Die deutschen Ströme in ihren Verkehrs- und Handels-Verhältnissen

mit statistischen Uebersichten.

Von

Heinrich Meidinger.

In vier Abtheilungen:

1. Die Donau. — 2. Der Rhein. — 3. Die Elbe. — 4. Die Weser, Ems und Oder.

Zweite Abtheilung.

Der Rhein

und seine schiffbaren Nebenflüsse und Kanäle.

Leipzig.

Verlag von Friedrich Fleischer.

1853.

Druck von Aug. Osterrieth
in Frankfurt a. M.

Vorwort.

Bei den statistischen Aufstellungen in diesem Werke habe ich in den Haupttheilen, die „Jahresberichte der Centralcommission für die Rheinschifffahrt" zu Grunde gelegt. Diese Berichte erscheinen seit 1835 jährlich, kommen aber nicht in den Buchhandel. Der letzte Bericht vom Jahr 1851 erschien erst gegen Ende Dezember 1852. Bis zum Jahr 1840 wurden sie lithographirt (in Folio), von da an gedruckt (in Quarto) bei Kupferberg in Mainz. Gleichzeitig wird damit eine französische Uebersetzung der statistischen Tabellen, (ohne Text) für Frankreich und die Niederlande, ausgegeben. Man findet darin höchst schätzenswerthe Zahlenverhältnisse und Uebersichten des Rheinverkehrs, sowohl nach den einzelnen Häfen als nach der Gesammtheit. Das Fehlende habe ich theils aus eigenen an Ort und Stelle gesammelten Notizen und amtlichen Mittheilungen,

theils aus den reichen statistischen Sammlungen des Freiherrn von Reden — den vollständigsten und bestgeordnetsten vielleicht in Europa, denen ich auch manchen schätzbaren Beitrag über die Donau und die andern deutschen Ströme verdanke, — ergänzt.

Das neue Werk von J. G. Kohl „der Rhein. 2 Bde. Leipzig 1851" zeichnet sich durch seine ausführliche Schilderung der physikalischen Beschaffenheit und der historischen Entwicklung und Bedeutung des Rheingebiets und der damit verbundenen Flußgebiete aus, enthält aber keine einzige statistische Angabe über den Verkehr und Handel dieses wichtigen Stroms.

Welche große Verbesserungen in den letzten 30 Jahren am Oberrhein, namentlich durch Durchstiche, gemacht worden sind und noch jährlich gemacht werden, ersieht man aus der Vergleichung der alten Stromkarten mit den neueren. Die Summen, die von den verschiedenen Uferstaaten dafür verausgabt worden, sind sehr bedeutend. Ich verweise hierüber auf die Rubrik „Strom- und Uferbauten".

Frankfurt a. M. im Dezember 1852.

Heinrich Meidinger.

Inhalt.

Seite

Seite

Commerzielle Wichtigkeit des Rheinstroms.

Die große Wasserstraße des Rheins war von jeher für den Verkehr und Handel der süd- und mitteldeutschen Staaten und der Schweiz von hoher Bedeutung.

Besonders stark bildete sich der Verkehr auf dem Niederrhein aus. Cöln gehörte zur Zeit der Hansa zu den angesehensten Gliedern derselben, trieb directen Seehandel und der Name seiner Schiffe und Schiffsführer hatte überall einen guten Klang Die Ausfuhr der Erzeugnisse der Rhein-Uferbewohner geschah meist in Cölnischen und Hanseatischen Schiffen.

Antwerpen und Cöln standen damals in handelspolitischer Beziehung London gleich, und wurden als die wichtigsten Märkte für das ganze nördliche und westliche Europa betrachtet.

Von Rhein- und Moselweinen allein gingen im 16. Jahrhundert jährlich an 60,000 Fuder (von ober- und unterhalb Mainz) dem Rheine hinab, nach den Niederlanden,

England *) und dem nördlichen Europa (jetzt kaum der zehnte Theil mehr).

Eben so belangreich war die Ausfuhr deutscher Fabrikate, namentlich von wollenen Tüchern, deren jährlich für ungefähr fl. 4,000,000 auf dem Rhein ausgeführt, und die meist in Cöln, wo die Wollenweberei blühte, verfertigt wurden. Ja man kann sagen, daß sich die an dem Rhein und der Schelde gelegenen Staaten damals durch ihren blühenden Handel eines größeren Wohlstandes erfreuten als alle andern europäischen Länder.

Da erhob sich Holland (einst ein Glied des deutschen Reichs), durch seine siegreichen Kämpfe gegen Spanien, zu einer politischen Macht und nahm sich heraus, dem großen, aber ohnmächtigen und unbehülflichen Riesen, „Deutschland" genannt, an seiner Hauptader eine Fessel anzulegen, indem es allen Schiffen, die den niederländischen Rhein befuhren, eine Abgabe: „Lizent" auferlegte, und so die freie Rheinschifffahrt sperrte. Selbst unter Napoleon blieb diese Sperrung noch aufrecht und dehnte sich sogar bis zu einer völligen Meeres- oder Continentalsperre aus.

Dagegen suchte Napoleon den Binnenverkehr zu

---

*) Die Cölner rühmen sich schon unter den letzten angelsächsischen Königen, Handel nach England getrieben zu haben. Die älteste auf diesen Handel Bezug habende Urkunde ist vom Jahr 1154, vom König Heinrich II. von England, worin den Cölnern erlaubt wird, ihre Weine auf dem Londoner Markt zu verkaufen, wie die Franzosen die ihrigen. Im hanseatischen Stahlhof zu London (in Upper Thames Str., dicht an der Themse,) führte ein Haus mit Gärtchen den Namen „Rheinisches Weinhaus".

heben. Der hierauf Bezug habende Vertrag vom 15. August 1804 zwischen Frankreich und dem deutschen Reiche (als dessen Bevollmächtigter der Chur-Erzkanzler erschien) lautete dahin:

1) Daß der Rhein, von Straßburg bis zur holländischen Grenze, als ein gemeinsamer Strom zu betrachten sey.

2) Daß auf demselben, statt der bisherigen 32 Rheinzölle bloß ein Rheinschifffahrts-Octroi erhoben werden solle, und dieses Octroi zu Thal nicht über 1 Fr. 33 Cent. und zu Berg nicht über 2 Franken pr. Ctr. betragen dürfe.

3) Daß der Stapel in Cöln und Mainz aufzuheben, dagegen der erzwungene Umschlag in diesen Städten beizubehalten sey.

In Folge der Wiener Congreßakte (1815) versammelten sich am 15. August 1816 in Mainz die Bevollmächtigten der Uferstaaten unter dem Namen „Rheinschifffahrts-Central-Commission" zur Regulirung der Rheinschifffahrt, konnten aber bis zum Jahr 1851 (also nach 35 Jahren!) noch nicht ganz damit zum Schlusse kommen.

Am 31. März 1831 kam zwar eine Uebereinkunft (Rheinschifffahrts-Convention mit späteren Zusatzartikeln) zwischen den Bevollmächtigten sämmtlicher Uferstaaten zu Stande, wonach die Schifffahrt bis in die See (die bis dahin von Holland streitig gemacht wurde *)

*) In dem niederländischen Dekret vom 10. Sept. 1826 (3. Artikel) wurde den Uferstaaten allerdings schon zugestanden, bis in die See zu fahren, aber nur auf der Wasserstraße, die zu Wien angewiesen wurde (dem Leck).

für frei erklärt, aber nur wenn die Waare nach einem der holländischen Häfen (Rotterdam, Amsterdam oder Dordrecht) bestimmt war, oder die fremden Schiffe diese Häfen benutzen würden. Auch der Transitzoll, die feste Schiffsabgabe (droit fixe) und die Recognitionsgebühren in Holland wurden noch beibehalten. Dennoch war diese Uebereinkunft schon als ein großer Fortschritt zu betrachten; denn von dieser Zeit an hörten alle Umschlagsrechte auf, und der Rhein war der That nach eine gemeinschaftliche freie Handelsstraße. Ebenso wurden alle Privilegien der Schiffer und Schiffergilden aufgelöst, die gezwungene Rangfahrt in eine freiwillige umgewandelt und möglichste Gleichförmigkeit in Entrichtung der Rheinzölle und Hafengebühren und freie Concurrenz zu jeder Zeit und an jedem Orte eingeführt, dadurch eine größere Schnelligkeit und Billigkeit in der Beförderung der Güter erzielt. In den vier Jahren von 1831 bis 1835 war die durchschnittliche Frachtverminderung 33 pCt. für die Thalfahrt und 28 pCt. für die Bergfahrt, und die Ersparniß an der Gesammtzahl der Güter in diesem Zeitraume über 800,000 Rthlr. jährlich. Vom 1. October 1851 an fand eine weitere Ermäßigung der Rheinzölle Statt. (S. Rheinzölle.)

Die neueste großartige Entwickelung der Rheinschifffahrt ist jedoch vornehmlich der Ausdehnung des deutschen Zollvereins, der Dampfschifffahrt und dem allgemeinen Aufschwunge der inländischen Industrie zuzuschreiben.

Im Jahre 1840 war der Rheinverkehr in Gütern und auch in Floßholz besonders stark, wie in keinem der

früheren Jahre. Von diesem Verkehr fiel der größte Antheil auf die Segelschiffe und auf die niederländischen Dampfschiffe. Im Jahre 1842 zeigte sich in Folge des ungewöhnlich niedrigen Wasserstandes der Verkehr etwas geringer, dagegen fand im folgenden Jahre (1843) wieder eine bedeutende Vermehrung desselben Statt, namentlich durch Einfuhr von Getreide und Roheisen.

Auch in den Jahren 1846, 1847, 1851 und Frühjahr 1852 war ein sehr lebhafter Verkehr in Getreide, das aus dem Auslande bezogen wurde. Während sonst in der Regel mehrere 100,000 Scheffel Getreide bei Emmerich rheinabwärts gingen, kamen im Jahre 1846 allein an Roggen: 2,240,000 Scheffel aus Holland stromauf, und im Jahre 1847 wieder über 2,000,000 Ctr. Getreide. Dagegen ging im Jahre 1850 wieder viel Getreide zu Thal nach Holland.

Die Versendung von Ruhrer Steinkohlen auf dem Rhein (die im Jahre 1840 über 3,000,000 Ctr. abgenommen) hatte sich im Jahre 1847 wieder auf 16,600,000 Ctr. gesteigert, und im Jahre 1850 auf beinahe eben so viel.

(Ueber Güterverkehr und Dampfschifffahrt sehe man weiter unten.)

Stromgebiete und Stromlänge
(von Basel aus).

Der Rhein gehört sieben Uferstaaten an (mit der Schweiz acht), worunter Preußen am bedeutendsten (beide Ufer gerechnet). Am Oberrhein besitzt Baden die längste Strecke.

Folgendes sind die verschiedenen Stromgebiete:

	Uferlänge. Metres *)	oder St.
Frankreich besitzt am Oberrhein (linkes Ufer) von unterhalb Basel bis oberhalb Landau	174064	47
Baden besitzt (rechtes Ufer) von unterhalb Basel bis unterhalb Mannheim . . . . . . (ohne die Strecke von Constanz bis Basel.)	268504	72½
Baiern besitzt (linkes Ufer) von Neuburg bis Frankenthal (einschließl.)	98143	26½
	540711	146

---

*) Am linken Rheinufer wird nach Metres und Kilometres (100 Metres) gerechnet.

1 Metre = 3′ 2″ $2^9/_{10}$‴ rheinisch.
1 franz. Lieue = 4444 Metres.
1 deutsche Meile = 7407 „
1 Schweizerstunde = 5555 „

	Metres od. St.	
Uebertrag . . .	540711	146
Hessen-Darmstadt besitzt (linkes Ufer) von oberhalb Worms bis Bingen (einschließl.)	81477	22
und (rechtes Ufer) von unterhalb Mannheim bis zur Mainmündung 14 St.		
Nassau (rechtes Ufer) von unterhalb Castel (bei Mainz) bis unterhalb Lahnstein	72168	19½
Preußen besitzt (rechtes Ufer) von oberhalb Ehrenbreitstein bis unterhalb Emmerich	209248	56½
und (linkes Ufer) von unterhalb Bingen bis unterhalb Cleve 18 St.		
Holland längs dem Leck von Lobith bis Krimpen 35 St. (bis Rotterdam 37 St.)	129622	35
längs der Waal von Lobith bis Gorkum 23 St. (bis Rotterdam 39 St.)	1,033226	279

		Metres od. St.	
Zieht man davon ab die Uferstrecke von Baiern (da bereits das rechte badische Ufer bis Mannheim gerechnet ist)	24 St.		
die Uferstrecke von Hessen, von Mainz bis Bingen, als bereits im nassauischen rechten Ufer gerechnet	6 „	148140	40
die Uferstrecke von Preußen, von Bingen bis oberhalb Coblenz, als im rechten nassauischen Ufer begriffen	10 „		
		885086	239

so beträgt die schiffbare Stromlänge von Basel bis Rotterdam 119½ deutsche Meilen.

In der Rheinschifffahrts-Convention vom 31. März 1831 wurde eine neue geometrische Vermessung der Stromlänge festgesetzt, die aber erst im Jahre 1839 vollendet wurde. Nach dieser Messung beträgt der ganze Lauf des Rheins von Basel bis zur Mündung des Lecks (Krimpen) . . . . 900062 Metres od. 119. 49 d. Meilen*)

---

*) 90062 Metres sind jedoch 121. 51 deutsche Meilen, und 119. 49 deutsche Meilen machen bloß 885136 Metres (die deutsche Meile zu 7407 Metres gerechnet).

und längs der Waal bis zur Mündung derselben (Gorkum), am Ausflusse der Maas in die Waal, die nun den Namen Maas annimmt . . . . . . 863578 Metres oder 114. 64 d. Meilen.

Den Einzelstrecken nach ist die Entfernung

von der franz. Grenze (bei Basel)		Metres	
bis Straßburg		130788	
„ Straßburg bis Mainz		272913	
„ Mainz bis Cöln		189582	
„ Cöln bis zur holl. Grenze . .		177752	
„ der holländ. Grenze bis Vreswyk	90582		
„ Vreswyk bis Krimpen	38445	129027	(durch den Leck)
		900062	
durch die Waal sind es: von d. holl. Grenze bis Thiel	52912		
von Thiel bis Gorkum	39633	92545	

(Siehe Jahresbericht der Central=Commission für Rheinschifffahrt für das Jahr 1844.)

Der frühere Inspektor der Rheinschifffahrt Ockhart, der die ganze Stromlänge mehrmals bereiste, gibt in seinem sonst gründlichen Werke „Der Rhein, nach der Länge seines Laufes und der Beschaffenheit seines Strombettes, von J. F. Ockhart, Inspektor der Rheinschifffahrt. Mainz J. Kupferberg 1816" die Entfernung der verschiedenen Orte und Uferstädte von einander (der Wasserstraße nach mit den Krümmungen) folgendermaßen an:

Von der Quelle des Vorderrheins nach Chur . . $19^1/_2$ St.	im Durchschnitt	20 St.
„ „ „ „ Mittelrheins nach Chur . . 20 St.		
„ „ „ „ Hinterrheins nach Chur . . 21 St.	Uebertrag . .	20 St.

Uebertrag		20 St.
von Chur bis zum Bodensee		$23\frac{1}{4}$ „
der Lauf durch den Bodensee		9 „
von Constanz bis Basel		$42\frac{3}{4}$ „
nämlich: von Constanz bis Stein	5 St.	
„ Stein bis Dissenhofen . . .	2 „	
„ Dissenhofen bis Schaffhausen	2 „	
„ Schaffhausen bis z. Rheinfall	$\frac{3}{4}$ „	
„ Rheinfall bis Rheinau . . .	2 „	
„ Rheinau bis Eglisau	$4\frac{1}{2}$ „	
„ Eglisau bis Zurzach	$5\frac{1}{4}$ „	
„ Zurzach bis Laufenburg . .	$10\frac{1}{2}$ „	
„ Laufenburg bis Rheinfelden	$5\frac{3}{4}$ „	
„ Rheinfelden bis Basel . . .	5 „	
	$42\frac{3}{4}$ St.	95 St.
von Basel bis Breisach	$16\frac{1}{2}$ St.	
„ Breisach bis Straßburg (Kehl)	$18\frac{1}{2}$ „	35 St.
„ Straßburg bis Neuburg		15 „
„ Neuburg bis Schröck (Leopoldshafen)		6 „
„ Schröck bis Mannheim		$18\frac{1}{2}$ „
„ Straßburg bis Wanzenau . .	$2\frac{3}{4}$ St.	
„ Freistättt . . .	$1\frac{1}{4}$ „	
„ Neuburg . . .	11 „	
„ Schröck . . .	6 „	
„ Philippsburg	$7\frac{1}{2}$ „	
„ Speier	4 „	
„ Mannheim .	7 „	
	$39\frac{1}{2}$ St.	
von Mannheim bis Mainz		$15\frac{1}{2}$ „
(Nach andern Angaben sind es $18\frac{3}{4}$ Stunden),		
nämlich: von Mannheim bis Frankenthal	$2\frac{1}{2}$ St.	
„ Worms . .	$2\frac{3}{4}$ „	
„ Gernsheim	$3\frac{1}{4}$ „	
„ Oppenheim	$6\frac{1}{4}$ „	
„ Mainz . . .	4 „	
	$18\frac{3}{4}$ St.	
Uebertrag		185 St.

	Uebertrag	185	St.
von Mainz bis Caub		9½	„
„ Caub bis Coblenz		10¼	„
„ Coblenz bis Cöln		22	„
„ Cöln bis Düsseldorf		10½	„
„ Düsseldorf bis Ruhrort		7½	„
„ Ruhrort bis Orsoy		2	„
„ Orsoy bis Wesel		5	„
„ Wesel bis Emmerich		9¾	„
„ Emmerich bis zur holländ. Grenze (Lobith) . .		3	„
„ Lobith bis zum Meere (durch die Waal) . . .		42	„

nämlich: von Lobith bis Nymwegen	4	St.
„ Nymwegen bis Gorkum	18½	„
„ Gorkum bis Dordtrecht	5½	„
„ Dordtrecht bis z. Meere	14	„
	42	St.

Gesammt=Stromlänge . .	303½	St.
oder	151¾	d. M.

Fall, Tiefe und Breite des Rheins.

Fall.

Man rechnet den Fall des Rheins im Ganzen zu 8 Fuß auf die deutsche Meile, und die Schnelligkeit des Wassers auf etwa 90 Metres (46 Klafter) auf die Minute, oder 5 Fuß auf die Sekunde (zwischen 3¾ und 5¾ Fuß Normalgeschwindigkeit). Zwischen Basel und Straßburg ist die Schnelligkeit der Gewässer noch sehr bedeutend, daher die eigentliche Rheinschifffahrt auch erst von Straßburg aus zu rechnen.

Basel	liegt	752	Fuß über dem Spiegel der Nordsee,
Straßburg	„	590	„ „ „ „ „ „
Mannheim	„	284	„ „ „ „ „ „
Mainz	„	256	„ „ „ „ „ „
Coblenz	„	180	„ „ „ „ „ „
Cöln	„	104	„ „ „ „ „ „
Düsseldorf	„	86	„ „ „ „ „ „
Wesel	„	50	„ „ „ „ „ „
Arnheim	„	30	„ „ „ „ „ „

Tiefe.

Zwischen Basel und Straßburg (Kehl) 3 bis 12 F. (3 F. an den seichten Stellen bei mittlerem Wasser),

Zwischen Kehl und Mainz . . . . . 5 bis 24 F. (5 F. bei mittlerem Wasser),

zwischen Mainz und Cöln	6 bis 30 F.
bei Cöln	9 bis 13 F.
„ Mühlheim	22 F.
„ Düsseldorf	51 F. (größte Tiefe)
„ der Sternschanze . . .	5 bis 36 F.

Diese Tiefe ist wegen des vielen Treibsandes öfteren Veränderungen unterworfen. Auch finden im Frühjahre, beim Schmelzen des Schnees in den Alpen, fast periodische Ueberschwemmungen Statt.

Am Schweizerrhein, vom Bodensee bis Schaffhausen, beträgt die Tiefe zwischen 3 und 5 Fuß, so daß Schiffe von 2000 Ctr. bis nach Schaffhausen fahren.

Dockhart giebt die Tiefe des Rheins von Basel bis Holland folgendermaßen an: *)

zwischen	Basel und Breisach	3	bis	10	F.
„	Breisach und Straßburg	3½	„	12	F.
„	Straßburg und Germersheim . .	5	„	18	F.
„	Germersheim, Mannheim und Mainz	5	„	24	F.
„	Mainz und Cöln	8	„	29	F.
	bei Bonn	10	„	11½	F.
„	Cöln und Düsseldorf	8	„	23	F.
	oberhalb Düsseldorf	20	„	51	F.
	bei Uerdingen	29 F.			

*) Diese Angaben gründen sich meist auf Messungen, welche früher von französischer Seite gemacht wurden, wonach die Tiefe zwischen 17 Decimetres und 15 Metres befunden wurde.

Rheinpegel (Stromhöhemesser.) Der neue Pegel zu Mainz, im Jahre 1816 errichtet, steht um 2 Fuß niedriger als der alte vom Jahre 1766 und wurde bei dem damaligen kleinsten Wasserstande festgestellt. No. 9 bedeutet 9 Fuß (preußisch) über dem 0 Punkt oder niedrigsten Punkt des jemals aufgezeichneten kleinen Wassers. Wenn es nicht ausdrücklich angegeben, ist immer der Wasserstand No. 9. darunter zu verstehen.

zwischen Düsseldorf und der Schenkenschanze	9	bis 16	F.
in der Waal	9½	„ 16½	F.
im Leck, oberhalb Arnheim	7½	„ 8	F.
in der Yssel, nach der Trennung vom Leck,	9½	„ 10½	F.

Am 24. Nov. 1814 hatte (nach Ockhart, S. 55) bei sehr kleinem Wasserstande die Waal noch 5½ Fuß, der Leck aber kaum 1 Fuß Wasser, war also nicht fahrbar, eben so wenig wie die eigentliche Maas, die ebenfalls nur 1 Fuß hatte.

Breite (nach Ockhart.)

Zu	Reichenau	230 F.
„	Schaffhausen	340 F.
„	Basel	750 F.
zwischen	Straßburg u. Speier, mittlere Breite	1000 bis 1100 F.*)
bei	Mannheim	1200 F.
„	Mainz	1660 F.
unterhalb	Mainz	1700 bis 2000 F.
zwischen	Geisenheim und Kempten (Bingen)	2000 F.**)
„	Bingen und Coblenz mittlere Breite	1160 F.
bei	Neuwied	1400 F.
„	Cöln	1300 F.
„	Hittorf	1560 F.
„	Düsseldorf	1200 F.
unterhalb	Düsseldorf	1320 F.
„	Wesel	1580 F.
bei	Schenkenschanz, Lobith gegenüber, .	2300 F.

*) An manchen Stellen mit den Inseln und sumpfigen Uferstrichen, viel breiter.

**) Hier bildet der Rhein gleichsam einen See.

Brücken über den Rhein
(vom Bodensee an).

Die erste Jochbrücke über den Rhein, bei seinem Wiederausfluß aus dem Bodensee, ist bei dem Städtchen Stein. Dann folgen Brücken:

zu Dissenhofen.
„ Schaffhausen.
„ Rheinau.
„ Eglisau.
„ Kaiserstuhl.
„ Zurzach.
„ Laufenburg.
„ Säckingen.

Dieses Städtchen liegt auf einer Insel und hat 2 Brücken, eine steinerne nach der Schweizer-Seite und eine hölzerne nach der Schwäbischen Seite.

Zu Rheinfelden (2 Meilen oberhalb Basel), eine gedeckte Brücke.

„ Basel, 700 F. lange Brücke, die zur Vorstadt Klein-Basel führt.

Es ist zu verwundern, daß das reiche Basel nicht schon längst diese alte morsche Brücke durch eine steinerne ersetzt hat. Noch vor einigen Jahren fiel ein beladener Wagen sammt Pferden durch den hölzernen Theil dieser Brücke in den Rhein.

Zu **Hüningen**, fliegende Brücke.

„ **Alt-Breisach**, fliegende Brücke.

„ **Kehl**, lange Schiffbrücke nach Straßburg.

Von der großen Rheinbrücke kommt man über eine Insel auf die kleine Rheinbrücke und von da nach Straßburg, durch das Metzgerthor.

Zu **Maximiliansau**, Schiffbrücke (früher zu Knielingen).

Dieser Ort liegt 1¾ Stunden von Carlsruhe und ist als neuer Hafen dieser Residenz zu betrachten.

Zu **Plittersdorf** (Selz), fliegende Brücke.

„ **Germersheim** (Festung an der Mündung der Queich), Schiffbrücke.

Der Brückenkopf von Germersheim, obgleich am rechten badischen Ufer, gehört noch zu Baiern.

Die Festung Landau liegt 2 Meilen von Germersheim, aufwärts der Queich.

Zu **Speier**, fliegende Brücke (nach Altlusheim).

„ **Philippsburg** (ehemalige Festung), fliegende Brücke.

„ **Mannheim**, Schiffbrücke auf eisernen Pontons (nach Ludwigshafen).

Diese Brücke besteht erst seit 1814. Früher war hier eine fliegende Brücke. Ueber den Neckar führt zu Mannheim eine schöne Kettenbrücke.

Zu **Worms**, fliegende Brücke.

„ **Oppenheim**, fliegende Brücke (am gelben Hause).

„ **Mainz**, Schiffbrücke nach Castel 1660 F.

Unter den Römern und unter Karl dem Großen bestand hier eine Brücke auf steinernen Pfeilern, wovon mehrere noch bei kleinem Wasser sichtbar, in der Richtung des Zeughauses.

Zu **Coblenz**, Schiffbrücke (nach dem Thale Ehrenbreitbreitstein) 1136 F. lang.

Zu Neuwied, fliegende Brücke.
„ Bonn, fliegende Brücke.
„ Cöln, Schiffbrücke (nach Deuz), 1306 F. lang. Eine steinerne Brücke ist im Plan *)
„ Mühlheim, fliegende Brücke.
„ Düsseldorf, Schiffbrücke und oberhalb eine fliegende Brücke. (Weg nach Neus.)
„ Duisburg, fliegende Brücke.

Auf jeder Seite der Rheinkanalmündung und etwa 10 Minuten vor derselben wird die Ueberfahrt über den Rhein durch eine fliegende Brücke bewerkstelligt, oberhalb nach dem Dorfe Werthhausen (und weiter nach der Stadt Uerdingen) und unterhalb nach Essenberg (und weiter nach dem Städtchen Meurs).

Zu Ruhrort, Dampffähre nach Homberg, von wo aus eine Eisenbahn nach Uerdingen, Crefeld ꝛc. geht.
„ Wesel, Schiffbrücke.

Doppelte Schiffbrücke von Wesel auf die Büdricher Insel und von da über den sogenannten Büdricher Kanal auf das linke Rhein-Ufer, wo sich ein Brückenkopf befindet. Auch die Insel ist befestigt.

Zu Emmerich, fliegende Brücke (Weg nach Cleve).
„ Arnheim, Schiffbrücke (Leck).
„ Nymwegen, fliegende Brücke (Waal).
„ Bommel, fliegende Brücke (Waal).

Fähren, für Wagen und Pferde, sind fast bei jedem nur einigermaßen bedeutenden Orte am Rhein.

---

*) Das Bedürfniß fester steinerner Brücken sowohl zu Cöln als zu Mainz und Mannheim wird mit jedem Jahre fühlbarer. Möge man endlich, nach so vielen Reden und Plänen, zur That schreiten!

Strom- und Uferbauten.

Der Rhein bedarf jedes Jahr neuer Uferbauten und wirksamer Vorkehrungen zur Aufräumung des sich anhäufenden Sandes.

Preußen verwendete im Jahre 1846 für Strombauten am Rhein mehr als 300,000 Rthlr (siehe Bericht des Rheinschifffahrts-Inspectors Butzke in Cöln vom 14. Dec. 1847), im Jahre 1849 227,149 Rthlr. und im Jahre 1850 über 200,000 Rthlr. Auch die übrigen Uferstaaten blieben hierin nicht zurück. Die stärksten Ausgaben hatten Baden und Frankreich (siehe weiter unten).

Seit 1817 wurden am Oberrhein mehrere große Durchstiche gemacht, besonders zu Knielingen (1820), und auf hessischer Seite, zwischen Oppenheim und Worms (am Geyer), wodurch Segelschiffe zu Berg nahe an 6 Stunden und zu Thal nahe an 3 Stunden Zeit gewinnen. Auch am französischen Oberrhein waren noch Ende 1851 zwei

Rheindurchstiche im Baue. Erfolgreiche Sprengungen fanden an den Klippen und Felsen des Bingerlochs, an dem wilden Gefährt (zwischen Bacharach und Caub) und an der Bank bei St. Goar statt, so daß jetzt große Rheinschiffe ohne Gefahr durchfahren können. Die Bank bei St. Goar besteht aus einem langen Felsen auf der nördlichen Seite und aus dem Wirbel (Werb) am südlichen Ufer. Beide haben stets mehrere Fuß Wasser und sind nur bei Nebel und großer Unvorsichtigkeit gefährlich.

Am meisten erschweren noch die Schifffahrt die vielen Versandungen des Fahrwassers bei niedrigem Wasserstande. So z. B. die große Sandbank bei Speier, die bei gewöhnlichem Wasserstande tief unter Wasser liegt, im März 1851 aber fast ganz bloß gelegt war, wie überhaupt das Fahrwasser im Oberrhein damals so seicht war, daß selbst die Frankfurter Schleppschifffahrt nach Straßburg eine Zeitlang eingestellt werden mußte; ferner bei Biberich die starken Versandungen und an dem sogenannten Heringsloch bei Oestrich im Rheingau rc. Zu Bieberich sind drei Baggerschiffe in beständiger Thätigkeit. Oberhalb Düsseldorf (zwischen Mülheim und Hittorf) ist ebenfalls eine Kiesbank, die für die Schifffahrt zuweilen hinderlich ist.

Auch die Niederlande müßten auf ihrer Flußstrecke angehalten werden, die Versandungen des Rheins und seiner verschiedenen Mündungszweige mehr zu beseitigen. Oberhalb Arnheim ist eine Sandbank, wo bei kleinem Wasser nur 5 bis 5½ Fuß Tiefe ist, daher die Amsterdamer Schiffer oft über Gouda und durch die Waal fahren müssen (siehe vorher p. 15).

Durchstiche wurden ausgeführt, von Baden und Baiern gemeinschaftlich:

in den Jahren	1817—1818	zu	Neuburg,
" " "	1819—1820	"	Darland,
" " "	1817—1818	"	Pforzen und Knielingen,
" " "	1819	"	Werth (Knielingen),
" " "	1826—1828	"	Linkenheim, Leimersheim, Germersheim, Rheinsheim, Angelhoff und Friesenheim.
" " "	1833	"	Otterstädt und Ketsch.

Zwischen Baden u. Frankreich in den J. 1823—1826. { zu Erlenwörth oberhalb Kehl, und zu Löbsternwerth unterhalb Kehl.

Von Baiern wurden auch in den Jahren 1835—1837 viele versandete Baumstürze (Stöcke) im Oberrhein aus dem Fahrwasser geschafft.

Am französischen Oberrhein ließ die französ. Regierung noch im Jahre 1850 25 die Schifffahrt gefährdende, versunkene, abgerissene und überschlammte Baumstämme herausheben und so zur Verbesserung des Fahrwassers beitragen.

Nach dem statistischen Jahresbericht der Rheinschifffahrts-Centralcommission für 1849 und 1850 wurden im Jahre 1849 für Strom-Ufer-Corrections- und Leinpfadsbauten verwendet:

von Frankreich:		
im Departement des Oberrheins	284984 Fr.	
" " " Unterrheins	631222 Fr.	916206 Fr.
von Baden:		
für Strombauten u. Rectificationen	fl. 409405. 45	
" Unterhaltung der Leinpfade	fl. 1532. 12	
	fl. 410937. 57 oder	880581 Fr.
	Uebertrag	1,796787 Fr.

Uebertrag . . . . 1,796787 Fr.

von Baiern:

für Uferbauten u. Buhnen	fl. 49243. 37	
„ Unterhaltung der Ziehwege rc.	fl. 622. 54	
	fl. 49866. 31 oder	106713 Fr.

von Hessen:

für Stromarbeiten und Leinpfade auf der rechten Seite	fl. 23967	
„ „ linken „	fl. 17908	
	fl. 41875 oder	89612 Fr.

von Nassau:

für Stromräumungs- und Regulirarbeiten, Leinpfad, Schutzmauern rc.	fl. 49235	
für Arbeiten zur Erhaltung der Schifffahrt nach Bieberich . .	fl. 9699	
	fl. 58934 oder	126118 Fr.

(Für die neue Hafenanlage zu Biberich wurden im J. 1843—1849 (einschl.) verausgabt fl. 236284.)

von Preußen:

zur Verbesserung der Wasserstraße auf dem Rhein	Thlr. 227149	
	oder	851808 Fr.

von den Niederlanden:

für Leinpfade und Flußbauten . .	Thlr. 116375	
	oder	249042 Fr.

Zusammen . . . 3,184080 Fr.

Verwendet wurden:

im Jahre 1850:		im Jahre 1851:	
von Frankreich	815000 Fr.	von Frankreich	655500 Fr.
„ Baden	946763 „	„ Baden	1,044004 „
„ Baiern	108757 „	„ Baiern	164758 „
Uebertrag	1,870520 Fr.	Uebertrag	1,864262 Fr.

Uebertrag	1,870520	Fr.	Uebertrag	1,864262	Fr.
vom Großh. Hessen	99876	„	vom Großh. Hessen	111207	„
von Nassau	107795	„	von Nassau	90072	„
„ Preußen	805339	„	„ Preußen	952457	„
von d. Niederlanden	231700	„	von d. Niederlanden	469629	„
Zusammen	3,115230	Fr.	Zusammen	3,487627	Fr.

Am Schweizer Oberrhein bildet das größte Hinderniß der Rheinfall bei Schaffhausen (Laufen), wo sich der Strom 60 bis 70 Fuß hoch in die Tiefe stürzt, daher auch alle vom Bodensee kommenden Fahrzeuge (die bis hierher an 2000 Ctr. führen) umgeladen werden müssen. Nach Ockhart könnte dieser hohe, aus Kalkstein bestehende Felsendamm leicht gesprengt und mittelst eines Seitenkanals und mehrerer Schleußen die Schifffahrt ununterbrochen bis Basel fortgesetzt werden. Es zeigen sich zwar auch noch zwischen Schaffhausen und Basel einige schwierige Felsen und Stromschnellen, zu Zurzach, Lauffenburg und Rheinfelden, namentlich bei Lauffenburg, wo mehrere zerstreute Felsen eine schräge Wand von 20 bis 30 Fuß Höhe bilden, die aber schon jetzt von leicht beladenen Fahrzeugen vermittelst starker gespannter Tauen zum Hinablassen zwischen den Felsen passirt werden können. Der Strudel oder die Stromschnelle bei Rheinfelden ist von keiner Bedeutung und wird von den aus der Limat und der Aar kommenden Kähnen leicht durchfahren.

Zwischen Basel und Straßburg ist der Strom sehr reißend, und zeigt viele, beständig wechselnde Kiesbänke. Ueberschwemmungen sind hier sehr häufig.

Unterhalb Basel und unterhalb Straßburg bildet der Rhein

eine unzählige Menge Inseln. Zwischen Basel und Breisach zählt man über 60, meist aus Treibsand bestehend, zwischen Breisach und Straßburg über 80, theilweise angebaut, zwischen Straßburg und Germersheim einige 70, zwischen Germersheim und Mannheim 18 und zwischen Mannheim und Mainz an 30. Ein niedriger, sumpfiger Waldstrich dehnt sich am linken Ufer zwischen Basel und Breisach (8 Stunden lang) aus, der Hardtwald genannt. Von Straßburg bis Germersheim sind die Ufer meist sehr unwirthbar. Städte und Dörfer liegen eine halbe, ja oft eine ganze Stunde weit landeinwärts. An den Ufern sieht man nichts als Buschwerk und Weiden. Es herrscht daher zwischen den Bewohnern dieser Orte wenig Verkehr zu Wasser; dagegen zwischen Frankreich und Baden, wo der Rhein an manchen Orten fast eine Stunde breit ist (mit dem Sumpflande), viel Schleichhandel. Zwischen Mainz und Bingen zählt man ebenfalls an 20 Inseln, worunter einige mit schönen Anlagen und Bäumen. Von Bonn bis über Cöln hinaus erstrecken sich landeinwärts mehrere mit Wald bedeckte Höhenzüge, und ein länglicher Waldrücken dehnt sich noch zwischen Neus und Crefeld aus, selbst bis Xanten und Cleve hin (Reichswald.)

Die Mündungen des Rheins.

Wie die Donau an ihrer Mündung nicht mehr Donau heißt, sondern nach ihren verschiedenen Armen: Sulina, Kili und Georgs-Kanal, genannt wird, so auch der Rhein, der nach seinen Hauptspaltungen an der Schenkenschanze (unterhalb Cleve) die Namen Waal und Leck erhält.

Der Hauptarm zur Linken (die Waal) ist der eigentliche Rhein, denn er nimmt fast $^2/_3$ des Rheinwassers auf und ist der tiefste und vornehmste Schifffahrtskanal des Niederrheins *). Wenn auch in der Waal einige Sandbänke vorkommen (bei Thiel und Bommel), so ist doch im Leck eine noch weit stärkere Sandbank vorhanden (bei Arnheim, siehe vorher), so daß selbst die von Amsterdam kommenden Schiffe in trockenen Sommern mit einem bedeutenden Umwege durch die Waal fahren müssen.

Die Meeresfluth dringt in der Waal bis über Bommel hinauf. Dordtrecht (an der Mündung der Waal) bildet

*) Die Waal nimmt $^2/_3$ der Rheingewässer auf, während dem Leck bloß $^1/_3$ bleibt, und davon geht noch etwa $^1/_4$ an die Yssel ab. (Ockhart.)

den tiefsten Hafen in ganz Holland (mit Schiffswerften, Holzmagazinen, Zuckersiedereien ꝛc.). Alle großen Rhein-Flöße gehen durch die Waal nach Dordtrecht, wo zahlreiche Sägemühlen die rohen Balken und Stämme in Bretter verwandeln. Auch die der Maas herabkommenden Flöße bleiben hier, und die Schifffahrt, welche Holland mit der Schelde unterhält, geht an Dordtrecht vorbei.

Nach Rotterdam können durch die Mündung der Maas keine Seeschiffe über 15 Fuß tief gelangen; diese müssen alle den Umweg durch das Haringsvliet machen.

Ehe sich der Rhein an der Schenkenschanze*) spaltet, fließt er an dem preußischen Grenzorte Emmerich und dem holländischen Grenzorte Lobith vorbei.

An der Waal liegt die alte Stadt Nymwegen (Neumaegen), früher eine deutsche Reichs- und hanseatische Handelsstadt, deren Einwohner sich größtentheils zur katholischen Kirche bekennen. Bei Bommel (6 Meilen unterhalb Nymwegen) verbindet ein Kanal die Maas mit der Waal.

Die Hauptmündung der Maas in die Waal ist zu

---

*) Dieser Name kommt vom Obersten Martin Schenk, der sie im Jahre 1586 anlegte.

Vor der Schenkenschanze wurde im Jahre 1701—1702 der Pauder'sche oder Paunerden'sche Kanal (Durchstich) gegraben, wodurch das alte krumme Bett des Rheins nach und nach vertrocknete und das Rheinwasser nun durch diesen (und den Leck) und durch die Waal abfließt.

Workum (Gorkum gegenüber). Bei Dordtrecht trennen sich die Waalgewässer wieder. Der südliche Arm führt den Namen alte Maas (Oude Maas), die durch den Biesbosch und Hollands Diep*) in das Meer fließt und sich links mit der Schelde vereinigt; der nördliche Arm, der sich oberhalb Krimpen mit dem Leck verbindet, hat den Namen neue Maas oder Merwede (Merwe) und strömt an Rotterdam und Briel vorbei in die Nordsee. (Siehe weiter unten Nebenflüsse und Kanäle des Rheins.)

Der unter dem Namen Leck rechts fließende Rheinarm, 18 Stunden lang, spaltet sich seinerseits ³/₄ Meilen oberhalb Arnheim (bei der Schanze Yssel-Ort) erstens als Yssel (obere auch neue Yssel genannt**), die an Doesburg, Zütphen, Deventer vorbei, bei Kampen in den Zuyder See fließt und von den Amsterdamer Schiffern, als kürzester Weg in den Rhein (ohne Aufenthalt von Schleusen), stark benutzt wird. Es soll dieses der alte Drusus-Kanal seyn (Fossa Drusiana, holländisch: Drusus Vaart). Die zweite schmälere Spaltung des Lecks geht 6 Meilen unterhalb Arnheim (bei Wyk) unter dem Namen Krome Rhyn nach Utrecht und von da als Veecht,

---

*) Hollands Diep theilt sich unweit Willemstad in zwei Arme, von denen der rechte (Harings Vliet) am breitesten ist, und an Helvoetsluys vorbei fließt.

**) Die untere Yssel beginnt zu Ysselmond an der Maas (oberhalb Rotterdam) und ist zu einem Kanal vertieft; sie geht an der Stadt Gouda vorbei nach Amsterdam, und dient besonders für den Verkehr zwischen Amsterdam und der Schelde.

zum Kanal vertieft, nach Amsterdam. An diesem Utrechter Kanal liegen die schönsten und geschmackvollsten Landhäuser der Amsterdamer Kaufleute. Ein Zweigkanal geht von Utrecht links nach Leyden (Leydsche Vaart) und ein anderer südlich in den Leck (Rhynsche Vaart), worauf der Hauptzug der Rheingüter nach Amsterdam geht.

Der krumme Rhein hat bei Wyk eine Schleuse, ist aber im Ganzen schmal, und nur von Markt- und Personenbooten (Treck Schuyten) befahren. Dieser kleine Abfluß, der sich allmählich in verschiedene Kanäle vertheilt und verliert, führt sehr unpassend den großen Namen Rhein.

Der Leck nimmt 1 Meile oberhalb Rotterdam (bei Krimpen) den Namen Merve oder neue Maas an.

Erst von Arnheim aus hört man den Namen Leck. Auf eine unbegreifliche Weise wurde dieser schwächere Arm des Rheins auf dem Wiener Congreß als die eigentliche Wasserstraße des Rheins bis in die See bezeichnet (vermuthlich durch Einfluß der Holländer, die aus der geographischen Unkenntniß der Diplomaten Nutzen zogen), ein Fehler, an dem Deutschland lange zu leiden hatte.

Freihäfen und Winterhäfen.

Freihäfen bestehen zu Straßburg (Frankreich),

"	"	"	Freistätt,	Baden,
"	"	"	Leopoldshafen (Schröck),	
"	"	"	Maximiliansau, (?)	
"	"	"	Mannheim,	
"	"	"	Speier,	Baiern,
"	"	"	Ludwigshafen,	
"	"	"	Mainz (Großh. Hessen),	
"	"	"	Biberich,	Nassau,
"	"	"	Oberlahnstein,	
"	"	"	Coblenz,	Preußen,
"	"	"	Cöln,	
"	"	"	Düsseldorf,	
"	"	"	Duisburg,	
"	"	"	Emmerich,	
"	"	"	Dordtrecht,	Niederlande,
"	"	"	Rotterdam,	

Die meisten dieser Freihäfen besitzen massive Lagerhäuser, Krahnen und gemauerte Ufer. Cöln besitzt seit 1838 ein neues Ufer mit 7 eisernen Krahnen und einem hohen siebenstöckigen Lagerhause, und noch wird fortwährend an Erweiterung des Hafens gearbeitet. Ebenso zu Coblenz und Mainz. Emmerich hat ebenfalls einen massiven Quai mit Lagerhaus, 4 eiserne Krahnen und guten Hafen. Als Grenzstadt treibt Emmerich beträchtlichen Handel und Schifffahrt.

Winterhäfen oder Sicherheitshäfen sind zu Straßburg, Freistätt, Leopoldshafen (am sogen. Altwasser), Speier (an der Mündung der Speierbach), Mannheim, Frankenthaler Kanal*), Mainz, Bingen (noch sehr mangelhaft), Cöln, Erfthafen bei Neus, Düsseldorf, Rheinkanal bei Duisburg, Ruhrort, Orsoy (am linken Ufer), Wesel (Mündung der Lippe), Emmerich, Arnheim (Leck), Nymwegen, Thiel, Bommel und Gorkum (Waal.)

Am Mittelrhein mangelt es noch an guten und geräumigen Winterhäfen, namentlich zwischen Mainz und Bingen für das den Main und Rhein herabkommende viele Floßholz.

In Rotterdam bilden die, die Stadt durchziehenden Kanäle den Winterhafen. Ein Dock ist daselbst nicht vorhanden (Amsterdam besitzt einen).

---

*) Die Wormser Schiffe überwintern im Frankenthaler Kanal.

Im Winter 1849 wurden die Sicherheitshäfen am Rhein benutzt von

61 Schiffen in Emmerich,
60 „ „ Wesel,
220 „ „ Ruhrort (und 116 kleinen Fahrzeugen),
40 „ „ Düsseldorf (und 59 kleinen Fahrzeugen),
55 „ „ Cöln (und 30 kleinen),
96 „ „ Mainz (und 17 Rheinmühlen, nebst Badschiffen und Pontons).

Die neuen Häfen zu Coblenz und Cöln, obgleich noch nicht ganz vollendet, werden auch schon als Winterhalte benutzt.

Schiffbare Nebenflüsse und Kanäle des Rheins (von Basel aus*).

Die Ill (im Elsaß) wird zu Colmar für kleine Fahrzeuge schiffbar, fließt mitten durch Straßburg, wo (durch das ansehnliche Flüßchen Breusch verstärkt) ihre Ufern mit starken Quadern und schönen Quais eingefaßt sind, und mündet 2 Stunden unterhalb Straßburg (zu Wanzenau) in den Rhein. Für größere Rheinschiffe und Dampfschiffe dient der eine halbe Stunde lange Kanal, der von Straßburg direct in den Rhein geht, unter dem Namen: Ruppertsau-Kanal oder Rhein-Ill-Kanal.

(Ueber den Rhein-Rhone-Kanal. Siehe weiter unten Straßburg.)

Die Moder oder Motter, am gleichen linken Rheinufer, ist bis Hagenau für kleine Fahrzeuge schiffbar und mündet bei Drusenheim in den Rhein.

Die weiteren kleinen Flüsse am linken Ufer: Lauter, Gueich und Speierbach dienen bloß zu Holzflößungen. (Die Lauter bildet die Grenze zwischen Frankreich und Rheinbaiern.)

---

*) Vergleiche damit weiter unten den Güterverkehr auf den Hauptnebenflüssen des Rheins.

Der 2 Stunden lange Landauer Kanal, der von Oberweiler nach Landau führt, wurde vom franz. General Vauban, zur Herbeischaffung von Holz und Steinen erbaut (bei dem Baue der Festung Landau im siebzehnten Jahrhundert).

Der Frankenthaler Kanal (2 Stunden oberhalb Worms) führt aus dem Rhein nach dem pfalzbaierischen Städtchen Frankenthal und wurde im Jahre 1777 angelegt, kam unter französischer Herrschaft (1796—1813) ganz in Verfall, ist aber seitdem wieder hergestellt. Er ist 1 Stunde lang, 50 Fuß breit und hat 2 Schleusen.

In ihn ergießt sich die Fuchsbach und die Isenach, worauf viel Scheitholz vom Hardtgebirge nach Frankenthal kommt.

Am rechten Rheinufer sind die vom Schwarzwald kommende Kinzig (Mündung bei Kehl) und die Murg (Mündung 1 Stunde unterhalb Rastatt), beide bloß für Bau- und Nutzholz wichtig, das in großer Menge in Stämmen, Brettern und andern Sägewaaren diesen beiden Flüssen (am meisten der Kinzig) herabgeflößt wird und in den Rhein, bis nach Holland geht.

Kehl hat dadurch einen bedeutenden Holzhandel.

Die Murg durchfließt ein romantisches, mühlenreiches Thal (mit Mahl-, Säg-, Oel-, Tabaks-, Walk-, Gyps- und Lohmühlen und Hammerwerken).

Die Alb, Mündung unterhalb Knielingen, dient für Floß- und Scheitholz. Zu Rüppur, 1 Stunde von Karlsruhe, geht ein Kanal in den sogenannten Langraben, auf dem das Langholz bis in den Rhein verschifft wird.

Der Neckar, Mündung bei Mannheim, ist bis Cannstadt (dem Hafen von Stuttgart) schiffbar.

Der Main, Mündung bei Kostheim und Mainz, ist bis Bamberg für Schiffe von 2000 Ctr. fahrbar (bei gutem Wasserstande).

Schiffbare Nebenflüsse hat der Main nicht, mit Ausnahme der (fränkischen) Saale, die 3 Stunden weit für kleine Fahrzeuge von 500 bis 600 Ctr. schiffbar gemacht ist (von Gmünd bis Gräfendorf). Das röthlich-gelbe Mainwasser ist in den grünlichen Wogen des Rheins noch bis über Biberich hinaus sichtbar.

Die Nahe (am linken Rheinufer), Mündung bei Bingen, ist nicht schiffbar, nicht einmal für kleine Fahrzeuge, weder bei Kreuznach noch bei Bingen. Kohl hat in seinem Werke „Der Rhein. Leipzig 1851. 2. Bd., S. 21", diesen Fluß irrthümlich als schiffbar bezeichnet und Kreuznach als Einschiffungshafen für die Waaren der oberen Nahegegenden bemerkt. Die treffliche Landstraßen und billige Landfracht zwischen Bingen und Kreuznach machen eine Kanalisation der Nahe (die nicht ohne große Kosten

zu bewerkstelligen) überflüssig oder doch nicht einträglich genug. Eher möchte eine Eisenbahn gute Rechnung geben.

Zu Bingen führt eine Steinbrücke von 7 Bogen über die Nahe.

Die Lahn (am rechten Rheinufer), Mündung bei Niederlahnstein, 1½ Stunden oberhalb Coblenz, ist bis Wetzlar schiffbar gemacht, und soll es nun auch bis Gießen werden (siehe weiter unten Güterverkehr auf der Lahn). Zwei neue Schleusen waren im Sommer 1852 zwischen Lahnstein und Ems im Bau.

Der Haupthandel der Lahn geschieht durch Coblenz, da Lahnstein, als Mündungsplatz, im Ganzen keinen Handel besitzt, aber wohl leicht dazu kommen könnte, wenn die nassauische Regierung Einiges dafür thun wollte.

Die Mosel, Mündung bei Coblenz. Dieser Fluß ist schon von Pont-à-mousson (in Frankreich) an, für kleine Fahrzeuge schiffbar; größere gehen von Metz aus nach Trier. Von Metz nach Trier rechnet man 114 Kilometres oder 28½ Stunden, von Trier nach Coblenz, der Wasserstraße nach, 51 St. (in gerader Linie kaum die Hälfte).

Nach Metres beträgt die Uferlänge von

Metz bis zur preuß. Grenze (Sierk) . .	59862
von Sierk bis Trier	46000
von Trier bis Coblenz	192000

Durch die ungemein vielen Krümmungen (die größer sind als bei irgend einem andern deutschen Flusse) ist die Wasserstraße der Mosel zwischen Trier und Coblenz so sehr verlängert. Durchstiche lassen sich hier nicht machen, wegen den hohen Felsenufern (Schieferfelsen) zu beiden Seiten. Die zahlreichen Ortschaften und Städtchen sind oft wie an die Felsen geklebt. Der Haupterwerb derselben besteht in Weingärten, die sich in Terrassen den Bergen hinanziehen.

Im Jahre 1840 wurden für die bessere Schiffbarmachung der Mosel gegen 60,000 Rthlr. verwendet. Eine massive Steinbrücke (an 1100 Fuß lang) führt zu Coblenz über die Mosel. (Die Steinbrücke zu Trier ist 690 Fuß lang.)

Der Hauptverkehr der Moselschifffahrt besteht in Rohprodukten, besonders in Steinkohlen aus der Saar, in Mosel- und Saarweinen u. s. w. (S. Güterverkehr.)

Eine Rangschifffahrt ist zwischen Coblenz und Trier, und zwischen Trier und Saarbrücken eingeführt.

Die schiffbaren Nebenflüsse der Mosel sind:

Die Meurthe, Mündung zwischen Nancy und Pont-à-mousson.

Die Seille, Mündung zu Metz.

Die Saar, Mündung eine Stunde oberhalb Trier, bei dem Dorfe Conz.

Die Kyll, Mündung unterhalb Trier.

Darunter ist die Saar am bedeutendsten, die bis Saaralben (oberhalb Saarbrücken) schiffbar gemacht ist und deren Hauptverkehr in Steinkohlen besteht. Der frühere Holzhandel auf der Saar hat sehr abgenommen. Im Jahre 1820 beschäftigten sich noch vier Handlungshäuser in Saarbrücken mit dem Holzhandel nach Holland.

Fahrzeuge von 1500 Ctr. gehen bei gutem Wasserstande bis Saarbrücken.

Die Ahr (zwischen Andernach und Bonn) ist bloß als ein wildes, durch ein enges Felsenthal fließendes Bergwasser zu betrachten und nicht schiffbar. Eben so wenig die zu Neuwied mündende Wied (am rechten Ufer).

Die Sieg (unterhalb Bonn, am rechten Ufer) ist von Siegburg an für kleine Fahrzeuge von 200 Ctr. schiffbar gemacht. Auch kommt Schiffbauholz in Flößen der Sieg herab.

Die Wupper (Mündung bei Rheindorf) ist nicht schiffbar. Ein Gleiches gilt von der Düssel, die sich bei Düsseldorf einmündet.

Die Wiesen längs der Wupper dienen vornemlich zu Garnbleichen (zu Barmen, Elberfeld ꝛc.)

Die Erft (Mündung bei Neus, am linken Ufer, 1 Stunde von Düsseldorf) ist 4 Stunden weit schiffbar gegemacht, besonders für Getreide, das aus der fruchtbaren Umgegend auf den Markt zu Neus gebracht wird.

Hier fängt auch der Nord-Kanal (Canal du Nord) an, der unter Napoleon im Jahre 1806 begonnen, den Rhein mit der Maas zu Venloo verbinden sollte (in der Richtung auf Düsseldorf), aber nicht vollendet wurde. Eine kleine Strecke dieses Kanals hat Preußen seit 1823 schiffbar gemacht, bis Grevenbroich. Ein anderer älterer Kanal wurde im Jahre 1626 von den Spaniern, unter der Statthalterin Isabella Eugenia, von Venloo aus in der Richtung nach Wesel, begonnen, unter dem Namen: Fossa Eugeniana, aber wieder größtentheils von den Holländern zerstört. Nur wenige Ueberbleibsel sind noch davon sichtbar.

Die Ruhr (Mündung bei Ruhrort). Vor 1775 war dieser Fluß bloß bis Mülheim (2 Meilen weit) schiffbar, jetzt ist er es bis Langschede bei Unna (10 Meilen), vermittelst 14 Schleusen. Er dient vornemlich zum Transport von Steinkohlen, die hier in großer Menge, besonders bei Essen und Werden, gegraben werden. Die gewöhnlichen großen Ruhrnachen fassen 1500 bis 1700 Ctr. Steinkohlen, die Ruhrschiffe für den Rhein 3 bis 4000 Ctr. Die ganze Ruhrgegend ist im bedeutenden Aufschwunge. Ruhrort hat einen schönen Hafen mit großen Docks, Uferbauten und starkem Schiffbau.

Aus der Ruhr geht ein kurzer (1844 vollendeter) Kanal nach Duisburg und ein anderer (1830 vollendeter), eine halbe Stunde lang, von Duisburg in den Rhein (siehe weiter unten Duisburg).

Die Lippe (Mündung bei Wesel, oberhalb der Stadt.) Im Jahre 1816 wurde die Schiffbarmachung der Lippe beschlossen, aber erst im Jahre 1835 von Lippstadt bis Wesel, 30¾ Meilen, durch 12 Schleusen, vollendet. (Siehe weiter unten Güterverkehr auf der Lippe.) — Hamm (an der Mündung der Alise in die Lippe) ist die bedeutendste von allen Lippestädten. Die meisten Städte, wie Lippstadt, Paderborn, Lünen und Hamm, liegen am linken Ufer der Lippe.

Die Maas obgleich kein eigentlicher Nebenfluß des Rheins, sondern mehr der Waal, welche Letztere jedoch die Hauptwassermasse des Rheins mit sich führt (siehe vorher S. 23), ist für große Fahrzeuge von 2000 Ctr. und darüber, bis Lüttich schiffbar und für Kähne bis Sedan (Festung). Schiffbare Nebenflüsse der Maas sind: die Ourthe (Mündung bei Lüttich) und die Sambre (Mündung bei Namur).

Die an Düren und der Festung Jülich vorbeifließende Roer, deren Mündung bei Roermonde (unterhalb Maestricht), ist nicht schiffbar.

Steinbrücken über die Maas sind zu Givet, Dinant, Namur (Festung), Huy, Lüttich und Maestricht (Festung). Venloo hat eine fliegende Brücke.

Auf der Maas gehen besonders viele belgische Steinkohlen (aus Lüttich) nach Holland.

Bei Bommel führt ein kanalisirter Arm der Maas in die Waal, der eine Insel (Bommel Waard) bildet, worauf die ehemalige Festung Bommel liegt. Ein zweiter Maasarm ist schon seit langer Zeit eingedammt worden. Die Hauptmündung der Maas ist zu Gorkum, oberhalb Dordtrecht.

Rheinzölle.

Am Schlusse des vorigen Jahrhunderts (1794) zählte man von Germersheim bis Rotterdam 53 Rheinzölle, welche die Schifffahrt schwer belasteten.

Im Jahre 1804 waren noch 32 vorhanden (15 am linken und 17 am rechten Rheinufer, unter 10 verschiedenen Regierungen). Gegenwärtig bestehen bloß noch 12 Zollstellen von Neuburg bis Emmerich, unter 5 Regierungen. Die Erhebungsämter in Altbreisach und an der Brücke zu Straßburg sind hierbei nicht gerechnet. Durch den neuen Vertrag mit Holland vom 31. Dec. 1851 sind alle Abgaben auf dem niederländischen Rhein (Lobith, Vreeswyk und Krimpen), am Leck, (und Tiel und Gorkum, an der Waal) und auf der Yssel und Maas, wie auch das droit fixe, abgeschafft (siehe unten).

Die noch bestehenden 12 Zollstellen unterhalb Straßburg sind:

1) zu Neuburg, in der Nähe der Lautermündung . . . . Rheinbaierisch,
2) zu Mannheim . . . . Badisch,

3) zu Mainz . . . . Großh. Hessisch,
4) „ Caub . . . . Nassauisch,

(Für die Strecke zwischen Caub und Coblenz steht der Rheinzoll Preußen und Nassau gemeinschaftlich zu. Für die Thalfahrt wird er in Caub, für die Bergfahrt in Coblenz erhoben). Das alte, noch wohl erhaltene Schloß Pfalz bei Caub, das mitten im Rhein auf einen Felsen erbaut ist, mag wohl früher zugleich zum Aufenthalte für die Mauthwächter gedient haben.

5) zu Coblenz,
6) „ Andernach,
7) „ Linz,
8) „ Cöln,
9) „ Düsseldorf,
10) „ Ruhrort,
11) „ Wesel,
12) „ Emmerich,

} . . . . Preußisch.

Auf der preußischen Strecke zwischen Coblenz und Emmerich kann an den Grenzzollämtern der ganze Zoll bezahlt werden.

Für die zu Thal gehenden, für holländische Häfen zum Verbrauch bestimmten Güter gewährte die niederländische Regierung im Jahre 1837 gänzliche Rheinzollfreiheit und den halben Zoll für alle zu Berg gehenden, aus holländischen Häfen kommenden Güter was freilich am meisten der holländischen Regierung zu gut kam, da die Holländer den größten Verkehr auf dem Niederrhein in Händen haben.

Durch den neuen, auf voller Gegenseitigkeit beruhenden Handelsvertrag zwischen Holland und dem Zollvereine (vom 1. Jan. 1852 auf 2 Jahre lautend) sind, wie oben bemerkt, alle Abgaben auf dem niederländischen Rhein (Leck und Waal), sowie auch auf der Yssel und Maas, namentlich

das droit fixe, abgeschafft, die Lootsengebühren *) in den Niederlanden auf die Hälfte und die Schiffergewerbsteuer von 60 Cent. auf 20 Cent. per Tonne ermäßigt, der Durchgang völlig freigegeben, jede Umladung und Verwiegung ausgeschlossen und die Zollformalitäten bloß auf Plombirung, resp. Schiffsbegleitung, beschränkt, auch die Einrichtung eines freien Entrepots in Rotterdam festgesetzt, in welchem die aus den Zollvereinsstaaten kommenden oder dahin gehenden Waaren geladen, umgeladen, niedergelegt und manipulirt werden können; auch soll dieses Entrepot in unmittelbare Verbindung mit der Rotterdam-Utrechter Eisenbahn gebracht werden. Ferner sind bei der Einfuhr in die holländ. ostindischen Colonien (in Java ꝛc.) für eine Anzahl von deutschen Erzeugnissen (Holz, Droguerien, Seife, kurze Waaren, Neusilberwaaren, Schwarzwälder-Uhren, Leder-, Galanterie- und Seidewaaren, Mineralwasser ꝛc.) Ermäßigung in den dortigen Zollsätzen bewilligt, und Rhein- und Moselweinen zu gleichen Rechten wie die französischen in Holland zugelassen. (Letzteres gehört eben nicht zu den besonderen Vergünstigungen!)

Auch auf der preußischen Rheinstrecke zwischen Emmerich und Coblenz sind die Fahrzeuge von Holland, Baden,

---

*) Das Lootsen- und Baakgeld kostete seither auf der Waal 42 kr.; im Badischen, Nassauischen und Darmstädischen 1 fl. 17 kr. auf die deutsche Meile. Der Lootsenzwang besteht noch in den drei letzten Ländern, wo man Lootsengeld bezahlen muß, wenn man auch keinen Lootsen beinimmt. Bloß Schiffe, die unter 600 Ctr. Ladung führen, sind jetzt vom Lootsenzwange auf dem Rhein befreit.

Frankfurt, Großherzogthum Hessen, Baiern und Württemberg von Recognitionsgeldern befreit.

Nach der Uebereinkunft unter den deutschen Uferstaaten vom 1. Oct. 1851 wegen Ermäßigung der Rheinzölle (woran jetzt auch die holländische Flagge Theil nimmt) ist der bis zum 1. Januar 1854 gültige Tarif, wie folgt, nämlich von allen Gütern, welche der ganzen Gebühr unterliegen:

Für die Rheinstrecke zu Thal.

	Centm.	Mill.		
Von der Lauter bis Neuburg	—.	23	(statt	—. 47)
„ Neuburg bis Mannheim	11.	76	„	23. 51)
„ Mannheim bis Mainz	16.	67	„	18. 24)
„ Mainz bis Caub	10.	—	„	10. —)
„ Caub bis Coblenz	6.	83	„	9. 39)
„ Coblenz bis Andernach	2.	23	„	4. 46)
„ Andernach bis Linz	1.	76	„	3. 51)
„ Linz bis Cöln	6.	02	„	12. 5)
„ Cöln bis Düsseldorf	5.	82	„	11. 63)
„ Düsseldorf bis Ruhrort	3.	76	„	7. 52)
„ Ruhrort bis Wesel.	3.	52	„	7. 4)
zu Wesel	5.	37	„	10. 74)
„ Gütern, welche in die Lahn einlaufen	6.	08	„	—. —)

Für die Rheinstrecke zu Berg.

Centm.	Mill.			
—.	35	(statt —. 70)	zu	Neuburg.
17.	68	„ 35. 36)	„	Mannheim.
17.	50	„ 27. 42)	„	Mainz.
10.	02	„ 15. 03)	„	Caub.
8.	12	„ 14. 11)	„	Coblenz.
3.	35	„ 6. 70)	„	Andernach.
2.	63	„ 5. 27)	„	Linz.
9.	06	„ 18. 12)	„	Cöln.

Für die Rheinstrecke zu **Berg.** (Forts.)

Centm.	Mill.			
8.	75	(statt 17. 49)	„	Düsseldorf.
5.	65	„ 11. 31)	„	Ruhrort.
5.	30	„ 10. 59)	„	Wesel.
8.	07	„ 16. 15)	„	Emmerich.
1.	03	„ —. —).		

Der holländische Tarif war:

von Lobith bis Vreeswyk (Leck)	13.	51	—	20.	30.
„ Vreeswyk bis Krimpen „	5.	73	—	8.	61.
„ Lobith bis Tiel (Waal) „	11.	—	—	16.	53.
„ Tiel bis Gorkum „	8.	24	—	12.	38.

Die Rheinzölle betrugen seither von Rotterdam und Amsterdam bis Cöln 7⁴/₅ kr. und von Cöln bis Mainz 5 kr. für inländische und 9¹/₃ kr. für ausländische Güter. Zusammen 17 kr. für **ausländische.**

Im Jahre 1849 betrugen noch die Rheinzölle von einer Ladung von 5000 Ctr. von Cöln bis Straßburg Fr. 7225 und die Fracht nur Fr. 6400.

Die approximativen Angaben der **Erträge** an Rheinzöllen, welche die deutschen Rheinuferstaaten im Jahre 1848 bezogen, waren:

	Rthlr.
1) **Preußen** von Emmerich bis Coblenz . . . (nach älteren, ziemlich allgemein gehaltenen Notizen),	500000
von Coblenz bis Mainz . . . . (zum Theil nach Probabilitätsberechn.),	86000
2) **Nassau** von Coblenz bis Mainz desgl. . .	118000
3) **Hessen** von Caub bis Mannheim desgl. . (netto 187000 fl. = 107000 Rthlr.)	160000
Uebertrag . . . . Rthlr.	864000

	Uebertrag . . . . Rthlr.		864000
4) Baden von Mainz bis Mannheim. . . .		10800	
" Mannheim bis z. franz. Grenze		66500	77300
(nach unsicheren Grundlagen),			
5) Baiern von der hess. Grenze an (Ludwigshafen)		14500	
von Ludwigshafen bis z. franz. Grenze		15200	29700
(ebenfalls unsicher).			
	Zusammen Rthlr.		971000

Von mehreren Seiten hält man es für unzweckmäßig, die Rheinzölle ganz aufzuheben, weil die damit zu bestreitenden Ausgal en: Leinpfade, Uferbauten, Gehalte, Pensionen und darauf angewiesenen Renten mediatisirter Fürsten 2c. *)

---

*) Auf dem Cauber Rheinzoll haften z. B. directe und additionelle Renten, nämlich:

	directe:	additionelle:
an das Fürstliche Haus Isenburg . . .	fl. 1468. 57	fl. 407. 1
" den Grafen Stolberg=Wernigerode	" 958. —	" 253. 28
" " Grafen Stolberg=Roßlar . . .	" 479. —	" 126. 44
" " Grafen Stolberg=Stolberg . .	" 479. —	" 95. 48
" " Grafen Leiningen=Westerburg	" 383. 12	" 106. 11
" " Grafen Leiningen=Billigheim .	" 383. 12	" 126. 44 [1])
		9. 35 [2])
	fl. 4151. 21	fl. 1119. 31

[1]) An das Banquierhaus Rothschild für 1/4 der angekauften Stolbergischen Rente. [2]) An Geh. Rath Stephani.

Der Reinertrag des Cauberzolls war im Jahre	1832	fl.	96040. 56
" "	1842	"	169679. 5
" "	1846	"	223000. 18

oder durchschnittlich in 10 Jahren (1837—47) . . . fl. 170577. 34.

Auch Frankfurt ist mit fl. 34,000 auf die Rheinzölle angewiesen und hat im Jahre 1842 beim Bundestage wegen Nichtempfang dieser Summe Klage erhoben. Es soll sich aber herausgestellt haben, daß von jener Einnahme kein Reinertrag übrig geblieben ist.

sehr beträchtlich und die deßfallsigen Einnahmen einzelner Staaten, namentlich von Baden und Baiern, noch nie zur Deckung der Ausgaben zugereicht haben. Dagegen wird nicht ohne Grund eingewendet, daß die concurrirenden Eisenbahnen*) gegen die Wasserstraßen augenscheinlich im Vortheil stehen, dadurch, daß sie von allen Abgaben befreit sind. Will man daher den Verkehr der letzteren nicht gegen die Eisenbahn zurücksetzen, so bleibt die Abschaffung der Rheinzölle (bis zu einer Gebühr, welche hinreicht, den Wasserweg in gutem Stande zu erhalten) immer sehr wünschenswerth.

Durch den neuen Eisenbahnvertrag zwischen Baden und der Schweiz (August 1852) fällt auch der Rheinzoll am Schweizerrhein weg, was besonders den Bündnern wegen ihrer Holzausfuhr zu Gute kommt. Baden opfert dadurch an fl. 30,000, die Schweiz an fl. 8000.

---

*) Wie sehr die Güterbeförderuug auf der rheinischen Eisenbahn im Jahre 1850 zugenommen hat, geht aus folgender Uebersicht hervor:

	1850.	1851.
Im inneren Verkehr wurden von Cöln aus befördert (ohne Postgüter)	1,368496 Ctr.	1,459818 Ctr.
Nach dem Auslande ausgeführt	646559 „	567944 „
Vom Auslande eingeführt	1,776781 „	1,295876 „
	3,791836 Ctr.	3,323638 Ctr.

Die Fracht auf der Eisenbahn beträgt jetzt von schwerem Gut von Antwerpen nach Cöln 84½ Cents vom Ctr., während die Wasserfracht von Antwerpen nach Cöln mit Krahnen-, Waag- und Werftgebühren und Versicherungsprämien sich eben so hoch, wo nicht höher stellt.

Dampfschifffahrt auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen.

Nahe an 100 Dampschiffe, worunter über die Hälfte Personenschiffe (die auch Güter einnehmen) und 36 Schleppschiffe (Remorqueurs) durchschneiden jetzt Tag und Nacht die Wellen des Rheins auf und ab.

Die zur Zeit bestehenden Dampfschifffahrts-Gesellschaften sind folgende:

a) Für **Personen** (und Güter).

1) Niederländische oder Rotterdamer Gesellschaft (seit 1825) besitzt 10 Dampfboote.

Die Boote dieser Gesellschaft fahren zwischen Rotterdam und Mannheim und sind mehr für Güter und Auswanderer bestimmt. Das kleinste Boot hat 60, das größte 400 Pferdekraft. In den zwei letzten Jahren 1851—52 kamen 3 schöne neue Schnellboote, mit Glas-Pavillon auf

dem Verdeck, hinzu. In Rotterdam findet der Anschluß an die englischen und französischen Dampfschiffe Statt *).

Die Dampfboote der niederländischen Rhein-Gesellschaft fahren wöchentlich 4mal über Nymwegen (durch die Waal) und wöchentlich 3mal über Arnheim (durch den Leck). Von Arnheim nach Amsterdam fährt man in 2½ St. auf der Eisenbahn.

2) Rhein-Yssel- oder Amsterdamer Gesellschaft (seit 1838) besitzt 2 Dampfboote.

Diese fahren zwischen Amsterdam, Kampen und Cöln (meist nur für Güter).

In Kampen Anschluß an die Dampfboote nach Hull.

In Amsterdam Anschluß an die Dampfboote nach London und Hamburg.

Im Jahre 1851 beförderte die Rhein-Yssel-Gesellschaft zwischen Kampen und Cöln (hin und zurück) 21034 Ctr. Güter.

---

*) Von Rotterdam gehen regelmäßig Dampfschiffe nach folgenden Städten ab:

nach London . . .	4mal	wöchentlich	hin u. her 7	Dampfer,
„ Hull	2mal	„	 3	„
„ Goole	2mal	„	 2	„
„ Leith	1mal	„	 1	„
„ Harwich . . .	1mal	„	 1	„
„ Newcastle . .	1mal	„	 1	„
„ Liverpool . .	1mal	„	 1	„
„ Havre	1mal	„	 2	„
„ Bordeaux . .	1mal	„	 1	„
„ Dünkirchen .	1mal	„	 1	„
„ Antwerpen .	1mal	„	 1	„
„ Hamburg . .	1mal	„	 1	„
„ Batavia, jeden Monat			 1	Schraubenboot.
„ Newyork, im Plan.				

Der Hauptgüterzug geht noch durch Beurtschiffe über Utrecht nach und von Amsterdam.

Es besteht auch noch eine Nymweger Dampfschiff-Gesellschaft, deren Boote aber bloß den Lokalverkehr auf der Waal, zwischen Nymwegen und Rotterdam, unterhalten.

Auf der Maas gehen Dampfboote zwischen Rotterdam und Venloo, wöchentlich 4mal, und zwischen Maestricht, Lüttich und Namur täglich.

3) Cölner Gesellschaft (seit 1827) besitzt 25 Dampfboote. Die Boote dieser Gesellschaft fuhren anfangs zwischen Arnheim und Cöln; dann (im Jahre 1832) bis Mannheim, und im Jahre 1833 bis Kehl und Straßburg (wie noch jetzt *). Zu Thal bloß bis Düsseldorf (1842) und bis Wesel (1844).

---

*) Die im Jahre 1838 zwischen Basel und Straßburg eingeführte Dampfschifffahrt hörte im Jahre 1842 auf. Ebenso löste sich auf derselben Strecke und bis Cöln die im Jahre 1842 entstandene Gesellschaft mit 2 Schiffen, „Adler No. 1 und 2", im Jahre 1843 wieder auf. Von Basel nach Cöln fuhr man (mit dem Aufenthalt) in 40 Stunden zu Thal.

Anmerk. Auf dem Bodensee fahren gegenwärtig 11 Dampfschiffe täglich zwischen Friedrichshafen, Lindau, Bregenz, Rorschach und Constanz, worunter eins von Friedrichshafen nach Schaffhausen. Auch die Schweizer haben jetzt 2 Dampfboote im Bau, von Rorschach aus. Diese 11 Dampfschiffe gehören 3 Gesellschaften an:

1) zu Friedrichshafen (württembergisch),
2) zu Constanz (badisch),
3) zu Lindau (baierisch).

Das erste Dampfboot wurde im Jahre 1824 auf dem Bodensee eingeführt.

Die thätigsten Ruder- und Segelschiffleute waren früher die Lindauer und Constanzer. Ihre Schiffe (Lädinen) sind 110 F. lang,

Von Cöln nach Mainz fahren die Cölner und Düsseldorfer Schnellboote in 12 Stunden zu Berg.

Zwischen Cöln und Deuz besteht ein Lokalboot zum Anschluß an die Eisenbahnen.

Im Jahre 1849 beförderte die Cölner Gesellschaft zwischen Mannheim und Straßburg:

5032	Personen	und	10316	Ctr.	Güter	zu Thal,
1209	"	"	20879	"	"	" Berg.
6241	Personen	und	31195	Ctr.	Güter.	

Im Jahre 1851 zwischen Arnheim und Straßburg:

242713	Ctr.	Güter	zu Berg,
194446	"	"	" Thal.
437159	Ctr.	Güter.	

Einige Schiffe der Cölner Gesellschaft werden auch zuweilen zu Schleppfahrten verwendet.

4) Die Düsseldorfer (oder nieder- und mittelrheinische) Gesellschaft (früher Mainz-Düsseldorfer Gesellschaft), besteht seit 1838 und besitzt 10 Dampfboote, die zwischen Düsseldorf und Mannheim und zwischen Düsseldorf und Rotterdam fahren.

5) Frankfurter (oder Main-Rhein-Dampfschiff-

---

14 F. breit und 5 F. tief, mit hohem Segelmast, und bis zu 2500 Centner Tragfähigkeit.

Der Hauptgüterverkehr auf dem Bodensee ist in Getreide, Salz, Wein (Seewein). Das Getreide und Salz kommt meist aus Schwaben für die Schweiz bestimmt. Das baierische Salz geht über Lindau und Buchhorn in die Schweiz.

Gesellschaft, von Gebr. Ohlenschlager (seit 1842), besitzt 2 Dampfboote.

Zuerst fuhren diese 2 Boote (Delphin No. 1 u. 2) bloß zwischen Frankfurt und Mainz; seit 1847 gehen sie aber bis Bingen, und seit 1849 rheinaufwärts bis Ludwigshafen (Mannheim).

6) Würzburger oder Main=Rhein=Dampfschiff=Gesellschaft (seit 1842), besitzt 9 Dampfboote, darunter sind 7 für Passagiere und Güter und 2 bloß für Güter bestimmt, nebst 3 eisernen Schleppkähnen. Das neue Dampfschiff „Franconia" (1852) zeichnet sich darunter besonders aus.

Das im Jahre 1844 zwischen Bamberg und Schweinfurt eingeführte Dampfboot mußte mehrere Jahre hindurch, wegen kleinen Wassers, seine Fahrten einstellen; vom 1. Juni 1852 an geht es aber wieder täglich hin und zurück.

Ebenso fährt ein Dampfboot zwischen Kitzingen und Würzburg, und zwischen Würzburg und Frankfurt täglich, und wöchentlich eins zweimal in den Rhein:

1) in den Niederrhein bis Cöln,

2) in den Oberrhein bis Ludwigshafen (Mannheim).

Von Kitzingen bis Mainz zählt man 76 Wasserstunden, mit den vielen und großen Krümmungen. (S. weiter unten „Main=Verkehr".)

7) Mosel=Dampfschiff=Gesellschaft (seit 1841), besitzt 5 Dampfboote, nämlich 3 größere von 18" Tiefgang und 2 kleinere von 12" Tiefgang.

Die Dampfboote dieser Gesellschaft fahren zwischen Trier, Coblenz und Sierk, und zwar:

von Trier aufwärts nach Sierk (franz. Grenze) in 6 St.,
„ Sierk nach Metz geht ein Eilwagen in 4½ St.,
„ Trier nach Coblenz (abwärts), 25 M., in 12 St.

Die Rangfahrt zwischen Trier und Metz hat aus Mangel an hinreichendem Verkehr aufgehört. Im Jahre 1850 bestand noch eine Rangfahrt zwischen Trier und Cöln, ohne Umladung in Coblenz, und eine mit Umladung in Coblenz.

Mit den Dampfbooten wurden befördert im Jahre 1850:

		Reisende.	Güter.
zwischen Trier u. Coblenz:	zu Thal	21095.	12277 Ctr.,
	„ Berg	19586.	20655 „
zwischen Trier und Sierk:	„ Thal	1787.	50 „
	„ Berg	1619.	779 „

8) Die Neckar-Dampfschiff-Gesellschaft (seit 1842) besitzt 6 Dampfboote, die zuerst zwischen Heilbronn und Mannheim, seit 1845 aber nur zwischen Heilbronn und Heidelberg (täglich) fahren, und ausnahmsweise bis Mannheim. In den Rhein gehen keine Neckardampfboote.

Im Jahre 1852 kamen 2 schöne neue Schnellboote (aus der Eßlinger Maschinenfabrik) hinzu, 150 F. lang, die den Weg von Heilbronn nach Heidelberg in 4½ St. zurücklegen sollten (statt der bisherigen 6 St.), und aufwärts von Heidelberg nach Heilbronn in 8 St. (statt 10 St.), dieser Forderung jedoch nicht nachkommen konnten.

(Vergl. damit Güterverkehr auf dem Neckar weiter unten.)

Uebersicht

der durch die Cölner und Düsseldorfer Rheindampfschiffe seit ihrem Bestehen beförderten Personen und Güter.

Durch die Cölner Dampfschiffe wurden befördert:			Durch die Düsseldorfer Dampfschiffe wurden befördert:	
Jahr.	Reisende.	Ctr. Waaren.	Reisende.	Ctr. Waaren.
1827	18624	57135	—	—
1828	33352	83292	—	—
1829	42942	142452	—	—
1830	52580	181442	—	—
1831	60105	180321	—	—
1832	71572	103996	—	—
1833	97971	213912	—	—
1834	114003	137163	—	—
1835	113447	181075	—	—
1836	136961	151503	—	—
1837	153381	202158	—	—
1838	211391	201949	81082	118779
1839	323903	207183	114966	157002
1840	460946	259797	152347	179600
1841	538201	290672	182723	211296
1842	567809	364295	228667	209882
1843	619987	367748	197279	261098
1844	573109	469870	184002	246724
1845	580520	494459	231380	335339
1846	573309	523191	231528	391357
1847	474198	513990	210537	412685
1848	440266	352833	185338	351594
1849	444287	433721	214966	381036
1850	515975	383648	239575	411609
1851	560704 *)	437159	246002	447116

*) Nämlich zu Berg 275737 und zu Thal 284967 Reisende.

Bei der Cölner Gesellschaft gingen im Jahre 1849

	Personen.	Waaren.
zu Berg	225519 (im J. 1850 260208)	239460 Ctr.
„ Thal	218768 („ „ „ 255767)	194261 „

Bei der Düsseldorfer Gesellschaft gingen im Jahre 1849

	Personen.	Waaren.
zu Berg	103134 (im J. 1850 117061)	208693 Ctr.
„ Thal	110842 („ „ „ 122514)	175673 „

Bei der Düsseldorfer zeigt sich eine Zunahme der Reisenden und der Waaren. Bei der Cölner eine Abnahme der Reisenden (gegen 1842—1846) und der Waaren (gegen 1844—1847), im letzten Jahre aber wieder Zunahme.

b) Für **Waaren** (Dampfschleppschiffe *).

Zum Schleppen der Güter auf dem Rhein bestehen folgende Gesellschaften:

---

*) Die meisten Dampfschleppschiffe auf dem Rhein sind von 100 bis 120 Pferdekraft; einige auch bis zu 350 und 400 Pferdekraft; die großen eisernen Schleppkähne haben 5000 bis 6000 Ctr. Tragfähigkeit. Jeder Remorqueur kann, bei gutem Wasserstande, 4 große Segelschiffe (zusammen von 16000 Ctr. bis 18000 Ctr.) zu gleicher Zeit zu Berg schleppen. Viele Schlepper gehen zu Thal leer. Dagegen werden viele Stückgüter mit den Personen-Dampfschiffen zu Thal versandt.

Die neuesten Personen- und Schleppdampfer verbrauchen bloß 8 Pfd. Steinkohlen per Stunde, während die alten noch 12 bis 13 Pfd. verbrauchen, einige sogar noch bis 18 Pfd.

1) Dordtrechter Dampfschleppschifffahrt-Gesellschaft, besitzt 2 Boote von 220 und 320 Pferdekraft, die bis Mannheim fahren.

(Von Antwerpen gehen jetzt ebenfalls Schleppdampfschiffe bis Düsseldorf und bei voller Ladung auch bis Cöln.)

Im Jahre 1850 beförderte die Dordtrechter und Rotterdamer Gesellschaft

an Emmerich vorbei	zu Berg	216056	Ctr.,
	„ Thal	16726	„
an Coblenz vorbei	zu Berg	321163	„
	„ Thal	4743	„

2) Niederländische (Rotterdamer) Dampfschleppschifffahrt-Gesellschaft (seit 1825), besitzt 4 Schlepper und 5 eiserne große Kähne (Güterschiffe).

Die Schiffe dieser Gesellschaft dienen meist zum Schleppen nichtholländischer Rheinschiffe (Segelschiffe). Zuerst fuhren sie zwischen Rotterdam und Lobith (bis zum Jahre 1835), jetzt bis Mannheim und Ludwigshafen. Das erste holländ. Schleppboot, mit eisernem Güterschiff, erschien zu Cöln im Jahre 1841 mit 5000 Ctr. in 38 Stunden von Rotterdam. (Statistische Aufstellungen über beförderte Güterzahl gibt diese Gesellschaft nicht.)

Bei Emmerich passirten im Jahre 1851 von ihr geschleppt:

zu Berg	112	Schiffe	mit	301642	Ctr.,
„ Thal	13	„	„	22318	„

3) Die Mannheimer Dampfschleppschifffahrt-Gesellschaft (seit 1842), besitzt 4 Dampfer, 3 von 120 Pferdekraft und 1 von 200 Pferdekraft (alle in England gebaut).

Diese Gesellschaft besteht aus Kaufleuten und Beurtschiffern (Letztere als Actionaire); sie beschränkt sich auf das Schleppen der ihren Actionairen gehörigen Beurt-*) und Segelschiffen zwischen Rotterdam, Amsterdam und Mannheim. Zuweilen bedient sich dieselbe auch noch der niederländischen oder der Frankfurter Schlepper; sie besitzt keine eigenen Schleppkähne.

Nach Mannheim direct wurde von dieser Gesellschaft zu Berg befördert:

im Jahre	1850	251583 Ctr.,
„ „	1851	339898 „

Bei dem Rheinzollamte zu Emmerich kamen im Jahre 1851 von der Mannheimer Dampfschleppschiff-Gesellschaft vorbei:

zu Berg	in 88 Schiffen	374639 Ctr.,
„ Thal	„ 35 „	85837 „

Bei dem Rheinzollamte zu Coblenz:

zu Berg	in 130 Schiffen	460185 Ctr.,
„ Thal	„ 54 „	95100 „

(Speciellere Angaben fehlen von dieser Gesellschaft.)

---

*) Die Beurten sind die früher gewesene Rangfahrt.

4) Die Ludwigshafener oder baierisch-pfälzische Dampfschleppschifffahrt-Gesellschaft (seit 1843), besitzt 2 Boote von 200 Pferdekraft und 10 eiserne Schleppkähne, die zwischen Ludwigshafen, Düsseldorf und Holland fahren.

Diese Gesellschaft beförderte

	1850.	1851.	
zu Berg	136369 Ctr.	333756 Ctr.	in 67 eigenen Schiffen,
aus Holland direct nach Ludwigshafen	47870 „	427079 „	in 192 fremd. Schiffen gegen Lohn,
nach dem Oberrhein gegen Lohn	271276 „		
zu Thal.	193492 „	111635 „	mit eigenen Schleppkähnen nach Rotterdam u. Amsterdam,
nach d. Niederrhein	266371 „		
	915378 Ctr.	872470 Ctr.	

5) Die Mainzer Schleppdampfschifffahrt-Gesellschaft (seit 1842), besitzt 2 Dampfboote und 14 eiserne Kähne, die zwischen Rotterdam, Amsterdam und Mainz, zuweilen auch bis Mannheim, Ludwigshafen und Straßburg fahren.

Der Betrieb des Dienstjahres 1851 war wie folgt:

Zu Berg gingen (in der Mainzer Beurt)

	Schiffe	mit Ctr.
von Rotterdam nach Mainz	26	111536
mit Getreide und Samen		37580
von Rotterdam nach Mannheim und Ludwigshafen	12	16270
(worunter 10680 Ctr. Getreide und 5590 Masseln od. Roheisen),		165386

	Schiffe	mit Ctr.	
Zu Berg gingen (in der Mainzer Beurt)			
Uebertrag . . .		165386	
von Amsterdam nach Mainz	22	41161	
mit Getreide und Samen		23391	
von Amsterdam nach Mannheim . .		2514	
			232452 Ctr.
Zu Berg (Particular-Schifffahrt, d. h. fremde Schiffe gegen Schlepplohn,)			
zwischen Rotterdam und Mannheim	26	30134	
„ Ruhrort, Mainz u. Mannheim (Steinkohlen)	24	84064	
von Ludwigshafen nach Straßburg (Steinkohlen)	1	2000	
von Horchheim nach Lauterburg (Eisenerz)	7	36201	
			152399 Ctr.
			384851 Ctr.
Zu Thal gingen (in der Mainzer Beurt)			
von Mainz nach Rotterdam (Güter und Getreide)	28	41319	
von Mainz nach Amsterdam (Güter und Getreide)	27	22288	
von Mainz nach diversen Stationen	—	2165	
		65772	
Zu Thal (Particular-Schifffahrt)			
zwischen Worms und Rotterdam nach diversen Stationen	14	28253	
			94025 Ctr.
zusammen . . .			478876 Ctr.
im Jahre 1850:			634684 „
im „ 1849:			467789 „

6) Die **Frankfurter** Actien-Gesellschaft für Rhein und Main (seit 1845) gehört jetzt, nächst der Cölner zu den bedeutendsten am ganzen Rheinstrome, besitzt 4 Schlepper

von 150 bis 290 Pferdekraft, 36 eiserne Schleppkähne (Güterschiffe) und 28 bedeckte große Güternachen mit roth und weißen Streifen, den Frankfurter Farben.

Die Schiffe dieser Gesellschaft fahren zwischen Frankfurt und Holland, und im Oberrhein bis Straßburg.

In Jahre 1850 beförderte die Frankfurter Dampfschleppschifffahrt-Gesellschaft in 54 Reisen zu Berg und 56 Reisen zu Thal 950586 Ctr., nämlich:

zu Berg von Amsterdam nach	Coblenz	12647 Ctr.	
" " "	Frankfurt	57918 "	
" " "	Straßburg	5396 "	
			75961 Ctr.
von Rotterdam nach	Coblenz	18051 Ctr.	
" " "	Frankfurt	99317 "	
" " "	Straßburg	35400 "	
			152768 Ctr.
von Ruhrort nach	Frankfurt	14000 Ctr.	
" " "	Neuburg	10301 "	
" " "	Straßburg	6963 "	
			31264 Ctr.
von Coblenz nach	Straßburg		2353 "
" Frankfurt "	Straßburg		3212 "
	zusammen zu Berg		265558 Ctr.
zu Thal von Straßburg nach	Frankfurt	272 Ctr.	
" " "	Mainz	53 "	
" " "	Düsseldorf	9889 "	
" " "	Rotterdam	656 "	
" " "	Amsterdam	288 "	
			11158 Ctr.
von Neuburg nach	Amsterdam		1352 "
" Frankfurt "	Coblenz	178 Ctr.	
" " "	Cöln	1274 "	
			1452 "
	Uebertrag . . .		13962 Ctr.

	Uebertrag . . .		13962 Ctr.
zu Thal von Frankfurt nach	Düsseldorf	30 Ctr.	
„ „ „	Wesel	75 „	
„ „ „	Emmerich	97 „	
„ „ „	Nymwegen	9 „	
„ „ „	Arnheim	103 „	
„ „ „	Rotterdam	120307 „	
„ „ „	Amsterdam	27303 „	
			147924 Ctr.
von Höchst nach	Rotterdam		1506 „
„ Flörsheim „	Cöln		478 „
„ Rüsselsheim „	Cöln		700 „
„ Mainz „	Cöln	12704 Ctr.	
„ „ „	Düsseldorf	6340 „	
„ „ „	Rotterdam	87566 „	
„ „ „	Amsterdam	8689 „	
			115299 Ctr.
von Bingen nach	Rotterdam	4748 Ctr.	
„ „ „	Amsterdam	524 „	
			5272 Ctr.
von Horchheim nach	Dordtrecht	11515 Ctr.	
„ „ „	Rotterdam	5080 „	
			16595 Ctr.
von Pfaffendorf nach	Rotterdam		5650 „
„ Coblenz „	Rotterdam	39285 Ctr.	
„ „ „	Amsterdam	215 „	
			39500 „
von Neuwied nach	Rotterdam		600 „
„ Brohl „	Amsterdam		5293 „
„ Cöln „	Mülheim		1663 „
„ Düsseldorf „	Rotterdam		8 „
„ Ruhrort „	Amsterdam		12274 „
	Zusammen zu Thal		366724 Ctr.
	Zusammen zu Berg und zu Thal		632282 Ctr.
Gegen Schlepplohn beförderte sie (in fremden Schiffen) zu Berg und zu Thal			318304 „
			950586 Ctr.

Im Jahre 1851:

zu Berg von Amsterdam nach	Frankfurt	68275 Ctr.	
„ „ „	Mainz	62703 „	
„ „ „	Coblenz	16156 „	
„ „ „	Straßburg	2252 „	
„ „ „	Okriftel unterhalb Frankfurt	1800 „	
			151186 Ctr.
von Rotterdam nach	Frankfurt	145676 Ctr.	
„ „ „	Coblenz	21977 „	
„ „ „	Mainz	60926 „	
„ „ „	Mannheim	11527 „	
„ „ „	Straßburg	15292 „	
„ „ „	Biberich	756 „	
„ „ „	Mülheim am Rhein	3413 „	
			259567 Ctr.
von preuß. Häfen nach	Frankfurt	11051 Ctr.	
„ „ „ „	Neuburg	9715 „	
„ „ „ „	Mainz	10411 „	
„ „ „ „	Mannheim	5152 „	
„ „ „ „	Straßburg	1828 „	
			38157 Ctr.
von Mainz nach	Mannheim	3201 Ctr.	
„ „ „	Straßburg	2406 „	
			5607 Ctr.
von Frankfurt nach	Straßburg		3395 „
„ Ludwigshafen „	Frankfurt		4600 „
	zusammen zu Berg		462512 Ctr.
zu Thal von Straßburg nach	Düsseldorf	11482 Ctr.	
„ „ „	Frankfurt	81 „	
„ „ „	Rotterdam	858 „	
„ „ „	Amsterdam	35 „	
	Uebertrag		12456 Ctr.

Uebertrag . . .		12456 Ctr.
zu Thal von Lauterburg nach Rotterdam		1237 „
„ Neuburg „ Rotterdam		1792 „
„ Mainz „ Amsterdam	4514 Ctr.	
„ „ „ Rotterdam	7726 „	
„ „ „ Düsseldorf	10 „	
		12250 Ctr.
von Frankfurt nach Amsterdam	10801 Ctr.	
„ „ „ Rotterdam	40308 „	
„ „ „ div. Rheinhäfen	903 „	
		52012 Ctr.
von Biberich nach Rotterdam	867 Ctr.	
„ „ „ Utrecht	340 „	
		1207 Ctr.
von Bingen nach Rotterdam		227 „
„ Coblenz „ Amsterdam	936 Ctr.	
„ „ „ Rotterdam	72911 „	
„ „ „ andern holländ. Häfen	8667 „	
		82514 Ctr.
von Brohl nach Amsterdam	42877 Ctr.	
„ „ „ Utrecht	7000 „	
„ „ „ Dordtrecht	5000 „	
		54877 Ctr.
von Andernach nach Dordtrecht	6950 Ctr.	
„ „ „ Amsterdam	10450 „	
		17400 Ctr.
von Pfaffendorf nach Rotterdam		5828 „
„ Cöln „ Rotterdam		4626 „
Zusammen zu Thal		246426 Ctr.
Zusammen zu Berg und zu Thal		708938 Ctr.

In eigenen Schiffen der Gesellschaft wurden sonach befördert im Jahre 1851:

zu Berg	462512 Ctr. Güter	(in 126 Reisen),	
zu Thal	246426 „ „	(in 113 Reisen),	
	708938 Ctr. Güter		
und außerdem	839999 „ „	in fremden Schiffen zu Berg und zu Thal, gegen Lohn.	
Zusammen	1,548937 Ctr.		

Zunahme 598351 Ctr. gegen 1850.

Nach der 9. Generalversammlung der Frankfurter Actien-Gesellschaft für Rhein und Main (am 2. Juni 1852) war der Rohertrag an Frachten und Schlepplöhnen im Jahre 1851 fl. 310995. 50 kr. Zur Vertheilung blieben netto fl. 53406 oder 5 pCt. Dividende (im Jahre 1850 3 pCt.). Das Actien-Capital beträgt fl. 1,000000.

7) Die Cölner Dampfschleppschifffahrt-Gesellschaft (seit 1842), besitzt 5 Dampfer von 200 bis 300 Pferdekraft und 32 eiserne Schleppkähne, auch 2 See-Schiffe.

Diese Gesellschaft beförderte zu Berg

	von Amsterdam: Ctr.	von Rotterdam: Ctr.	von Dordtrecht: Ctr.
im Jahre 1844	282752	360390	64498
„ „ 1845	322760	408456	37059
„ „ 1846	510715	517492	24896
„ „ 1850	129760	177835	16041
„ „ 1851	182997	507727	35126

und 43689 Ctr. von Antwerpen in 7 Schiffen, darunter 25675 Ctr. Getreide nach Mainz und Mannheim.

Zu Thal

	nach Amsterdam:	nach Rotterdam:	nach Dordtrecht:
im Jahre 1850	147366 Ctr.	409905 Ctr.	161286 Ctr.
„ „ 1851	134023 „	185244 „	159659 „
	in 37 Schiffen	in 40 Schiffen	in 26 Schiffen.

Im Jahre 1851 beförderte sie:

oberhalb Cöln bis Mannheim und Leopoldshafen	1,176734 Ctr.
unterhalb Cöln	1,248465 „
Zusammen	2,425199 Ctr.

Im Jahre 1850 war der Betrieb wie folgt:

	Schiffe		Ctr.	
zu Berg von Amsterdam nach Düsseldorf	1	mit	2276	
„ „ „ Cöln	42	„	127484	
„ Rotterdam „ „	51	„	177835	
„ Dordtrecht „ „	10	„	16041	
„ Antwerpen „ „	1	„	5447	
	105		329083	
Außerdem nach verschiedenen Stationen gegen Schlepplohn	57		126556	
	162			455639
Zu Thal von Cöln nach Amsterdam	42		147366	
„ „ „ Rotterdam	79		409905	
„ „ „ Dordtrecht	27		161286	
„ „ „ Antwerpen	2		12137	
	150		730194	
und nach verschiedenen Stationen gegen Lohn	9		23017	
	159			753211
und nach Coblenz, St. Goar, Bingen, Mainz u. Mannheim durch Dampfschlepper	231			552943
Zusammen	390			1,761793.

Gegen 1849 hat die Gesellschaft im Jahre 1850 mehr befördert:
zu Berg 46126 Ctr., zu Thal 357118 Ctr. zus. 403244 Ctr.
Gegen 1850 mehr im Jahre 1851: 663406 „

Nachdem die Rhein-Acte vom 31. März 1831 geschlossen, wodurch die seither von der niederländischen Regierung entgegengestellten Hindernisse der freien Seeschifffahrt beseitigt wurden, bildete sich im Jahre 1835 zu Cöln eine Actiengesellschaft für die Schifffahrt nach überseeischen Häfen. Das erste Schiff, „Der Rhein", ging im Jahre 1837 nach London ab, das zweite, „Der Verein" im Jahre 1838 nach Newyork. In Folge entstandener Zwistigkeiten löste sich aber die damalige Gesellschaft wieder auf und verkaufte die beiden Schiffe. Hierauf erschien in London im Jahre 1839 ein Prospectus für eine deutsch-englische Dampfschifffahrt-Gesellschaft auf dem Rhein und nach überseeischen Ländern, die aber nicht zu Stande kam. Dagegen unternahm die im Jahre 1842 ins Leben getretene Cölner Dampfschleppschifffahrt-Gesellschaft eine überseeische Fahrt mit 2 eisernen, mit beweglichem Kiel gebauten Schiffen „Die Hoffnung" und „Der Fortschritt". Die Hoffnung fährt zwischen Cöln-London und Cöln-Stettin, und der Fortschritt zwischen Cöln-Petersburg.

Im Jahre 1849 brachte „Die Hoffnung":

von Cöln nach London	6182 Ctr.	und zurück	5637 Ctr.
„ Cöln „ Stettin	4497 „	„ „	6500 „

„Der Fortschritt":

von Cöln nach Petersburg 5480 Ctr. und zurück 4600 Ctr.

Im Jahre 1850 wurde eine directe Fahrt von Cöln nach Liverpool eröffnet und zwei Reisen dahin gemacht. Von Liverpool aus machte am 4. Sept. 1850 das Barkschiff „Der Fortschritt" die erste transatlantische Fahrt

im Zwischenhandel nach Rio Janeiro und von da nach Hamburg. Von Hamburg ging es wieder nach Buenos-Ayres ab, und von Buenos-Ayres sollte es zurück nach Cöln kommen (mit Häuten).

Im Jahre 1851 brachte die Brigg „Hoffnung" von Cöln nach Stettin 7603 Ctr. in zwei Reisen, und zurück 4243 Ctr. in einer Reise.

8) Die Düsseldorfer Dampfschleppschifffahrt-Gesellschaft (seit 1846), besitzt 2 Schlepper von 200 Pferdekraft und 12 eiserne Schleppkähne.

Diese Gesellschaft beförderte mittelst eigener Fahrzeuge:

	im Jahre 1850	im Jahre 1851	
zu Berg	163479 Ctr.	468730 Ctr.	
„ Thal	25285 „	142268 „	
	188764 Ctr.		610998 Ctr.

Außerdem wurden von derselben geschleppt gegen Lohn:

	im Jahre 1850		im Jahre 1851	
		mit Ctr.	mit Ctr.	
zu Berg	91 Schiffe	162440	195518	
„ „	144 leere Schiffe	—	—	
„ „	84 Kohlenschiffe	542677	466310 (122 Kohlenschiffe)	
		705117		661828 „
zu Thal	29 Schiffe mit 79944 Ctr. im Jahre 1851			26910 „
			Zusammen im J. 1851	1,299736 Ctr.

9) Die Ruhrorter Dampfschleppschifffahrt-Gesellschaft (seit 1846), besitzt 5 Dampfer, worunter 4 von 300 Pferdekraft, und mehrere eiserne Schleppkähne.

Diese Gesellschaft befördert bloß Ruhrer Steinkohlen.

Zu gleichem Zwecke besitzt der Kohlenbergwerkbesitzer

Franz Haniel in Ruhrort 3 Dampfschlepper und der Kohlenbergwerkbesitzer Mathias Stinnes in Mülheim an der Ruhr 2 Dampfschlepper, darunter 1 von 350 Pferdekraft.

(Haniel soll im Jahre 1851 mehrere neue eiserne Schleppkähne haben bauen lassen).

Die Zahl der hölzernen Steinkohlenschiffe (Ruhrschiffe) betrug im Jahre 1850 über 400 (von 2000 bis 4000 Ctr.).

Bei dem Rheinzollamte zu Coblenz passirten im Jahre 1850 zu Berg:

von der Ruhrorter Gesellschaft	in 323	Schiffen	944124	Ctr. Kohlen,
„ Franz Haniel	„ 382	„	1,599750	„ „
„ Mathias Stinnes ..	„ 155	„	567777	„ „
		zusammen	3,111651	Ctr. Kohlen,

und im Jahre 1851 zu Berg:

von der Ruhrorter Gesellschaft	in 335	Schiffen	1,105073	Ctr. Kohlen,
„ Franz Haniel	„ 304	„	1,291137	„ „
„ Mathias Stinnes ..	„ 51	„	174773	„ „
		zusammen	2,570983	Ctr. Kohlen.

Die großen Verdienste der Rheindampfschifffahrt um die Vermehrung des Verkehrs und die Belebung der Verbindungen auf dem Flusse werden jetzt allgemein anerkannt.

Die augenscheinlichen Vortheile der Schleppschifffahrt sind die, daß die Kaufleute weit schneller und billiger ihre Waaren beziehen können wie sonst. Früher dauerte die Fahrt zu Berg, durch die Beurtschiffe:

von Rotterdam	bis Cöln	10	bis 20	Tage,
„ Amsterdam	„ Cöln	14	„ 30	„
„ Rotterdam	„ Straßburg	40	„ 42	„

Gar oft war in Lobith, besonders wenn viele Schiffe zugleich eintrafen, Mangel an Ziehpferden, und dadurch ein Aufenthalt von 6 bis 8, ja selbst 10 Tagen. (S. Segelschifffahrt.)

Jetzt legen die Schleppschiffe bei der Bergfahrt den Weg

von Rotterdam bis Cöln	in	3 bis	5	Tagen,
„ Amsterdam „ Cöln	„	5 „	8	„
„ Rotterdam „ Straßburg	„	10 „	12	„

(Im Mai 1849 machte das Frankfurter Dampfschleppboot „Vorwärts" die Reise von Rotterdam nach Straßburg, mit 4000 Ctr. Gut, bei niedrigem Wasser, in 11 Tagen. Sein Tiefgang beträgt 25 Zoll.)

Wenn sonach viele kostbare Zeit, fast $^3/_4$ gegen früher, und Ausgaben für Pferde und Menschen und für Zehrung unterwegs, gespart werden, so können die Eigner auch billigere Frachten stellen, was nicht bloß den Kaufleuten, sondern dem Publikum im Allgemeinen zu Gute kommt *).

*) Für den Schleppdienst zu Berg zahlten die Segelschiffe noch vor einigen Jahren

von Cöln nach Mainz	9 kr. vom Ctr.,	jetzt 7 kr.,
„ Cöln „ Mannheim	11 „ „	„ 9 „

Wer von den Segelschiffern sich keinem regelmäßigen Schleppdienst anschließen, sondern auf vorübergehende Schlepper warten will, zahlt sogar von Cöln nach Mainz nur 6 kr., nach Mannheim 8 kr.

Folgendes waren die Frachtpreise im Jahre 1850 (nach dem Jahresberichte der Central-Commission für 1850. S. 7):

	zu Berg	zu Thal
zwischen Cöln und Mainz	15—19 kr.	10—14 kr.
„ „ „ Frankfurt	20—24 „	13—17 „
„ „ „ Würzburg	38—45 „	27—49 „
„ „ „ Mannheim	18—24 „	10—16½ „
„ „ „ Heilbronn	24—32 kr.	19—23 kr.

Selbst die S e g e l schiffe ziehen jetzt Nutzen aus den Dampfschiffen, indem sie sich häufig (man kann fast sagen, am Niederrhein zu Berg ausschließlich) von denselben in's Schlepptau nehmen lassen, um auf diese Weise rascher und wohlfeiler vorwärts zu kommen, als es durch Pferde möglich ist. Auch können sie nur dadurch mit den herabgedrückten Frachtsätzen etwas leichter auskommen. Besonders zeigt sich der Vortheil der Dampfschifffahrt zu Berg, b e i h o h e m W a s s e r s t a n d e, wo die Leinpfade wegen Ueberschwemmung von den Segelschiffen nicht benutzt werden können.

Auf der andern Seite läßt sich nicht leugnen, daß auch wieder durch die Dampfschleppschifffahrt den Segelschiffen (namentlich dem k l e i n e r e n S c h i f f e r s t a n d e nebst den vielen dabei Betheiligten) große Nachtheile entstanden sind und noch immer erwachsen. Eine Masse von Familien, die bisher von den Segelschiffern ihre Beschäftigung und Brod erhielten, ist bereits verarmt oder geht der Verarmung entgegen, während die Dampfschleppschifffahrt=Gesellschaften

	zu Berg	zu Thal.
zwischen Cöln und Emmerich	6 Sgr.	4 Sgr.
„ „ „ Saarbrücken	9 „	9 „
„ „ „ Rotterdam	80 Cents	39 Cents
„ „ „ Amsterdam	85 „	46 „

Diese niedrigen Ansätze sind besonders entstanden durch die vermehrte Concurrenz und den Neubau vieler Schleppkähne, wodurch die Leistungsfähigkeit der Transportmittel für die größere Schifffahrt über das augenblickliche Bedürfniß erhöht worden ist. Die Segelschiffe verstehen sich oft zu den niedrigsten Frachten, um nur Ladungen zu bekommen. So wurde eine Parthie Rohzucker von Rotterdam bis Cöln (50 deutsche Meilen) im Jahre 1850 zu 39 Cents oder 23 kr. der Centner transportirt. (S. Jahresber. für 1850, S. 5 u. 8.)

durch ihr vereintes großes Capital blühen und mit jedem Jahre zunehmen. Viele Kaufleute sind zugleich Actionaire dieser Gesellschaften und suchen schon aus diesem Grunde, d. h. aus persönlichem Interesse, ihren Dampfbooten und Schleppkähnen die größtmöglichste Zahl Güter zuzuwenden und ihre eigenen Leute dabei anzustellen. Es ist leicht gesagt: die Schiffer sollen etwas Anderes ergreifen, d. h. sich um neue Erwerbsquellen bemühen. Von den jüngeren Schiffern läßt sich solches wohl noch hin und wieder erwarten, von den älteren aber nicht. Diese Verkehrsveränderung ist nun allerdings sehr betrübend; sie ist aber mehr oder weniger die Folge eines jeden Ueberganges, einer jeden neuen Vervollkommnung, wie z. B. bei Einführung der Buchdruckerpressen, der Dampf- und Spinnmaschinen, der Eisenbahnen 2c., und läßt sich auch im vorliegenden Falle nicht wohl beseitigen, es sei denn, daß die Dampfschleppschiff-Gesellschaften aus freien Stücken den am härtesten Bedrängten auf irgend eine Weise eine Entschädigung zu Theil werden ließen. Es wäre dieses eine schöne großherzige Handlung, deren aber nur wenige unter den Capitalisten fähig sein dürften.

Durch die Dampfschifffahrt auf dem Rhein werden übrigens jetzt nahe an 3000 Menschen beschäftigt. Bei den Personen-Dampfern beträgt die Mannschaft im Durchschnitt 15 Mann, bei den Remorqueurs 20 M. und bei den Schleppkähnen 3 M.

Durchschnittlich wird der Werth

der Dampfschiffe	zu 30000 Rthlr.	per Boot angeschlagen,
der Dampfschlepper	„ 50000 „	(das größte zu 75000 Rthlr.),
der eisernen Schleppkähne	„ 8000 „	(der größte zu 10000 Rthlr.).

Zusammenstellung

der im Jahre 1851 durch Schlepp- und Personen-Dampfschiffe auf dem Rhein beförderten Güter (zu Berg und zu Thal).

1) Durch Dampfschleppschiffe:

Dordtrechter Gesellschaft } Güterzahl nicht bekannt.
Niederländische Gesellschaft }

Düsseldorfer	Gesellschaft	1,299736 Ctr.	(im Jahre 1850 973825),
Cölner	"	2,425199 "	(" " " 1,761793),
Mainzer	"	478876 "	(" " " 634684),
Frankfurter	"	1,548937 "	(" " " 950586),
Ludwigshafener	"	872470 "	(" " " 915378),

Mannheimer Gesellschaft nicht bekannt,
Ruhrorter " (für Steinkohlen), nicht angegeben.
Franz Haniel (für Steinkohlen) 1,340098 Ctr.
Mathias Stinnes " 179473 "

Im Jahre 1850 beförderte die Ruhrorter Gesellschaft und Haniel und Stinnes zusammen zu Berg oberhalb Coblenz 3,111651 Ctr.

2) Durch Personendampfschiffe:

Niederländische Gesellschaft, nicht bekannt,

Düsseldorfer	"	447116 Ctr.	(im Jahre 1850 411609),
Cölner	"	437159 "	(" " " 383648).

Zusammen mindestens 11,000000 Ctr. durch Dampfkraft.

In welchem Maaße allmählich die Anwendung der Dampfkraft zugenommen, und die Anwendung der Zugpferde abgenommen hat, erhellt aus folgender Aufstellung in dem Jahresberichte der Centralcommission für Rheinschifffahrt für 1851. S. 23.

Die Fähre bei Hamm (oberhalb Düsseldorf) hat übergesetzt. im Jahre:			An der Schiffbrücke bei Düsseldorf gingen vorbei mittelst Dampfkraft:	
1843	14384	Pferde.	339	Schiffe.
1844	10179	"	627	"
1845	9864	"	1073	"
1846	8781	"	1527	"
1847	9381	"	2566	"
1848	4696	"	2438	"
1849	2022	"	2860	"
1850	1287	"	3989	"

Segel-Schifffahrt.

Die Segelschifffahrt auf dem Rhein hat durch die Dampfschifffahrt, namentlich durch die Schleppschiffe, einen bedeutenden Stoß erlitten. (S. vorher Dampfschifffahrt.) Bis zum Jahre 1848 war die Zahl der neu gebauten Segelschiffe noch im Steigen. Im Jahre 1845 wurden nämlich am Rhein geaicht 290 neue Schiffe, im Jahre 1848 324 neue Schiffe.

Schifferpatente zur Befahrung des Rheins wurden ertheilt:

im Jahre 1840 127,
" " 1845 132,
" " 1846 185,
" " 1847 198 (mit Inbegriff der erneuerten in Holland).

Unter den Schifferpatenten vom Jahre 1845 kamen

27 auf Baden,
2 " Frankreich (Straßburg),
1 " Baiern,
16 " Großherzogthum Hessen,
1 " Nassau,
36 " Preußen,
49 " Holland, worunter 5 an Dampfbootführer.

132

Die Zahl der deutschen Segelschiffe, welche direct nach Holland fahren, betrug im Jahre 1848 nahe an 100. Darunter waren 6 Neckarschiffe (Hasmersheimer) von 17200 Ctr. Ladungsfähigkeit. Die Mainschiffe fahren in der Regel bloß bis Cöln. Viele Güterschiffe gehen zu Thal leer und bringen Ladung zurück.

Zwischen Cöln und Straßburg fahren bei gutem Wasserstande Segelschiffe von 2000 bis 3000 Ctr. (die größeren nur bei hohem Wasser mit voller Ladung). Die kleineren oder Anhang (Schnieken) halten 300 bis 800 Ctr.

Oberhalb Straßburg (von Basel bis Straßburg fahren zu Thal Schiffe von 600 bis 1500 Ctr. (85 F. lang und 12 Fuß breit). Zu Berg können solche kaum den dritten oder vierten Theil einnehmen, daher auch diese Bergfahrt jetzt wenig mehr benutzt wird. Die Kähne zwischen Basel u. Laufenburg sind gewöhnlich 60 F. lang und 5 F. breit und fassen 100 bis 150 Ctr.

Aus der Schweiz kommen leicht gebaute tannene Schiffe von 400 bis 500 Ctr. (zuweilen auch bis 800 Ctr.), Lauertannnen genannt, die aber bloß zu Thal bis Straßburg und Kehl fahren und dort verkauft werden. Das Gefäll des Rheins ist zwischen Basel und Straßburg so stark, daß fast nur Thalfahrt möglich ist. (S. vorher S. 11.)

Die Illernachen halten 200 bis 300 Ctr. Die Waidlinger Nachen (aus dem Badischen) 80 bis 100 Ctr.

Aus dem Neckar kommen große und kleine Hümpelnachen in den Rhein, die großen von 900 bis 1000 Ctr., die kleinen von 300 bis 100 Ctr.

Auf dem Niederrhein zwischen Cöln und Holland fahren

große holländ. Beurtschiffe, die gewöhnlich zu Berg nur bis Cöln herauf fahren (mit Ladung) und fast alle auch Rückfracht zu Thal erhalten. Einige dieser großen holländ. Schiffe haben eine Tragfähigkeit von 10000 bis 11000 Ctr., nehmen aber nur bei ganz gutem Wasserstande volle Ladung ein und lassen sich jetzt fast durchgängig schleppen. Auf ihnen wohnt in einer freundlichen, mit dem hohen Verdeck gleichlaufenden Stube, der Schiffer oder Eigenthümer mit seiner Familie. Die weißen Vorhänge an den Fenstern, die hübschen Möbel und das nette Innere dieser Stuben zeugen von Wohlstand und niederländischer Reinlichkeit. Die Amsterdamer Schiffe sind in der Regel schmäler wie die Rotterdamer (wegen der Kanal-Schleusen, die sie zu passiren haben, was bei den Rotterdamern nicht der Fall ist).

Vor Einführung der Dampfschleppschiffe bediente man sich in der Bergfahrt von der holländ. Grenze (Lobith) an bis hinauf nach Speier, Germersheim und Schröck gewöhnlich der Pferde zum Vorspann. Von da an bis Straßburg und Kehl der Menschen zum Ziehen, da auf dieser Strecke ordentliche Leinpfade schwer anzulegen sind, wegen der Zerrissenheit der Ufer. Auf eine Bergladung von 3000 Ctr. rechnete man 10 bis 12 Pferde oder 80 bis 90 Menschen. Im Ganzen mögen wohl früher an 3000 Leinpferde am Rheinstrom in Thätigkeit gewesen sein.

Folgendes ist die Zahl der Segelschiffe, die im Jahre 1848 den Rhein, Main und Neckar befuhren*) (über 900 Ctr. Ladungsfähigkeit).

Zu Württemberg gehörten 22 Neckarschiffe, die den Rhein befuhren, worunter	9 zu Forchheim	von 1200 bis 2000 Ctr.,	
	2 „ Canstadt	„ 2000 Ctr.,	

zu Baden gehörten,

Neckar- u. Rheinschiffe:

50	zu Hasmersheim	von 1500	bis 4200	Ctr.,
6	„ Neckarsteinach	„ 1200	„ 1500	„
13	„ Neckar-Gemünd	„ 1500	„ 3000	„
23	„ Ebersbach	„ 1200	„ 2000	„
2	„ Ziegelhausen	„ 2000	„ 3000	„
2	„ Heidelberg	„ 1200	„ 1500	„
10	„ Mannheim	„ 4400	„ 7500	„

Main- u. Rheinschiffe:

9	zu Wertheim	von 1100	bis 2900	Ctr.,
8	„ Niederhausen	„ 1500	„ 4400	„
1	„ Oberhausen	„ 1500 Ctr.		
1	„ Rust	„ 2900		„
6	„ Freistätt	„ 1900	bis 2300	„

zu Baiern gehörten,

Main- u. Rheinschiffe:

9	zu Aschaffenburg	von 1900	bis 3800	Ctr.,
21	„ Bamberg	„ 1500	„ 3800	„
2	„ Frickhausen	„ 1000	„ 1900	„
8	„ Gemünd	„ 1400	„ 2800	„
21	„ Kitzingen	„ 1100	„ 3300	„

*) Siehe „Darstellung der Lage der Segelschifffahrt auf dem Rhein und der zur Hebung derselben nothwendigen Maßregeln, Wesel bei J. Bagel", 1848, worin die Namen jedes Schiffes und Eigenthümers genau bemerkt, der Werth und die Mannschaft der Schiffe aber zu hoch angeschlagen sind.

Main- u. Rheinschiffe:

2 zu Marktbreit	von 1200	bis 3000	Ctr.,		
8 „ Miltenberg	„ 1500	„ 3500	„		
15 „ Schweinfurt	„ 1500	„ 4200	„		
4 „ Frankfurt	„ 1700	„ 2200	„		
1 „ Offenbach	„ 3000 Ctr.,				

Rheinschiffe: (rheinbaierisch)

1 zu Neuburg	von 1300 Ctr.,			
6 „ Speier	„ 1700	bis 5200	Ctr.,	
6 „ Frankenthal	„ 2500	„ 6000	„	

zu Gr. Hessen gehörten,

Neckarschiffe:

11 zu Hirschhorn	von 1200	bis 1800	Ctr.,
8 „ Neckarsteinach	„ 1000	„ 2500	„

Rheinschiffe:

8 zu Worms	von 1100	bis 2400	Ctr.,
4 „ Rheindürkheim	„ 1300	„ 2000	„
5 „ Gernsheim	„ 1200	„ 2000	„
1 „ Nierstein	„ 1300 Ctr.,		
3 „ Seckenheim	„ 1300	bis 1500	Ctr.,
9 „ Weißenau	„ 1300	„ 3800	„
11 „ Mainz	„ 1900	„ 6500	„
19 „ Bingen	„ 1400	„ 6000	„

zu Nassau gehörten, Rheinschiffe:

1 zu Walluf	von 3000 Ctr.,		
3 „ Ellfeld	„ 1300	bis 1900	Ctr.,
1 „ Oestrich	„ 1100 Ctr.,		
4 „ Rüdesheim	„ 1100	bis 2400	Ctr.,
3 „ Lorch	„ 1800	„ 2000	„
9 „ Caub	„ 1900	„ 6000	„
2 „ Niederlahnstein	„ 1200	„ 5200	„

zu Preußen gehörten, Rheinschiffe:

6 zu Oberwesel	von 1000	bis 2400	Ctr.,	
8 „ Boppart	„ 1000	„ 2400	„	
3 „ Oberspay	„ 1100	„ 2200	„	
19 „ Coblenz	„ 2500	„ 7000	„	(meist große),
17 „ Vallendar	„ 1500	„ 3000	„	dto.

zu Preußen gehörten,

Rheinschiffe:

6	zu Seb. Engers	von	1300 bis 5400 Ctr.,
1	„ Neuendorf	„	1800 Ctr.,
2	„ Weißenthurm	„	1800 bis 2500 Ctr.,
5	„ Neuwied	„	1000 „ 2500 „
3	„ Irrlich	„	1200 „ 1800 „
1	„ Brohl	„	1800 Ctr.,
4	„ Andernach	„	1000 bis 1400 Ctr.,
1	„ Leutersdorf	„	1200 Ctr.,
1	„ Rheinbrühl	„	1200 „
1	„ Breisig	„	1200 „
1	„ Krippe	„	1200 „
2	„ Linz	„	1500 bis 1800 Ctr.,
1	„ Remagen	„	1200 Ctr.,
2	„ Königswinter	„	1700 bis 1800 Ctr.,
3	„ Dollendorf	„	1200 „ 2400 „
1	„ Bonn	„	3200 Ctr.,
2	„ Bruel	„	1200 bis 1600 Ctr.,
1	„ Porz	„	3000 Ctr.,
9	„ Cöln	„	3000 bis 5500 Ctr.,
1	„ Worringen	„	1200 Ctr.,
3	„ Neuß	„	1200 bis 3500 Ctr.,
5	„ Düsseldorf	„	4000 „ 5000 „
5	„ Duisburg	„	3000 „ 4500 „
29	„ Wesel	„	2400 „ 6000 „
4	„ Xanten	„	1200 „ 3000 „
6	„ Rees	„	1200 „ 6000 „
9	„ Emmerich	„	1500 „ 3800 „
zus. 520	Schiffe*)	von	1,317500 Ctr. Ladungsfähigkeit.

*) Darunter 162 preußische,
130 badische,
99 baierische,
80 großh. hessische,
22 württembergische,
23 nassauische,
4 Frankfurter.
Zus. 520 Schiffe.

Auf dem Main rechnet man an 230 größere Schiffe von 1000 bis 3800 Ctr.

Auf der Mosel und Saar rechnet man an 700 Schiffe (kleinere und größere), wovon einige auch in den Rhein gehen.

Auf der Lahn rechnet man an 160 Schiffe, worunter die Hälfte von 200 bis 300 Ctr., die andere Hälfte von 700 bis 900 Ctr. nebst 60 Schiffen von 200 bis 800 Ctr. von verschiedenen Grubenbesitzern und Gewerkschaften.

Auf der Ruhr rechnet man an 400 Steinkohlenschiffe von 1500 bis 4000 Ctr., einige auch darüber.

Auf der Lippe rechnet man an 100 Schiffe.

Verkehr der Haupthäfen zwischen Straßburg und Emmerich.

Straßburg *).

(Verkehr mit Rheingütern.)

Der Freihafen von Straßburg besteht in einem Entrepôt reel und der Ill, wo die Rheinschiffe anlanden. Durch die Schleuse am Quai zu Straßburg fahren die Schiffe aus der Ill mit voller Ladung. Eine andere Schleuse an den Mühlen erleichtert den Kanalschiffen die Fahrt zum Kaufhaus.

Der Rhein- und Ill-Kanal oder Ruppertsau-Kanal wird jetzt ausschließlich von den Rheindampfschiffen und Güterschiffen benutzt, die bis Straßburg an den Quai fahren. Dieser, eine halbe Stunde lange Kanal (1841),

*) Straßburg (einst eine freie, ganz deutsche Reichsstadt und kräftige Beschützerin der freien Rheinschifffahrt), das durch seine Lage die obere große Furth vom Rheinstrome bezeichnet, ist nun eine französische Festung, und der Deutsche steht hier (wie irgendwo charakteristisch bemerkt worden) in französischer Uniform gegen Deutschland Schildwache!

besitzt eine große Durchgangsschleuse und Flußfangsschleuse mit Zugbrücke; doch bietet die Einfahrt am Rhein noch einige Beschwerlichkeit wegen der starken Strömung und Kiesablagerung.

Der Verkehr von Straßburg mit Rheingütern war in den Jahren 1844—45 und 1848—51 wie folgt:

	1844.	1845.	1848.	1849.	1850.	1851.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Abgang zu Thal	27301	23651	5615	63300	34020	33601
Ankunft „ Berg	217779	105139	6135	109120	91180	104466
	245080	128790	11750	172420	125200	138067

In früheren Jahren bezog Straßburg viele Güter von Mainz und Frankfurt (zwischen 200000 und 300000 Ctr. jährlich, meist Colonialwaaren) und verschiffte dahin franz. Weine, Branntwein, Weingeist, Oel, Mandeln, Krapp ꝛc. Die Thalverschiffung findet zwar auch jetzt noch statt, aber lange nicht mehr in dem Maaße wie früher; namentlich haben die Weinsendungen aus der Burgund über Straßburg nach Deutschland bedeutend abgenommen, da man jetzt in Deutschland mehr Bordeauxwein trinkt, auch viel Rothwein (aus Burgunder Reben) am Rhein selbst gezogen wird, sowie auch am Neckar und an der Mosel, der dem Burgunder nicht nachsteht.

Verkehr auf dem Rhein-Rhone-Kanal.

Dieser Kanal (zuweilen Elsässer Kanal oder Canal Monsieur genannt) fängt bei St. Jean de Losne, an der Mündung des Kanals von Burgund, an, geht längs dem Flusse Doubs hinauf, durch Besançon bis Montbeillard (Mömpelgard); dann durch

15 Schleusenwerke, und senkt sich durch 18 andere Schleusen in das Illthal oder Elsaß hinab nach Mülhausen. Er wurde im J. 1804 begonnen, im Jahre 1829 theilweise eröffnet und im Jahre 1832 auf seiner ganzen Strecke vollendet. Durch den Kanal von Burgund, Yonne und Seine steht er mit Paris in Verbindung und durch den Doubs und die Saone mit Lyon. Zu Mülhausen, das auf einer von der Ill gebildeten Halbinsel liegt, befindet sich ein großes Bassin, von wo ein besonderer Zweig-Kanal in den Rhein nach Hüningen bei Basel führt. Colmar wird nicht von dem Kanal berührt, hat aber dagegen die Eisenbahn, die von Straßburg nach Basel über Schlettstadt, Colmar und Mülhausen führt und dem Rhein-Rhone-Kanal viele Güter entzieht.

			Ctr.
Der Kanalverkehr war zu Mülhausen	bis z.	12. Juni 1829:	6,543980,
„ Hüningen	„	17. Juli 1830:	2,488500,
„ Straßburg	„	28. Nov. 1832:	827700.

Der Gesammtverkehr in diesen 3 Stationsorten, welche die Nord-Section bilden, betrug von der Zeit der Eröffnung bis zum Jahre 1839 (einschließlich) zu Mülhausen 29,516050 Ctr.,

„ Hüningen	10,457466	„
„ Straßburg	4,678350	„
Zusammen	44,652866	Ctr.

Folgendes war der Kanalverkehr in den Jahren 1844—45 und in den Jahren 1849—51

	1844	1845.	1849.	1850.	1851.
zu	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Mülhausen	8,241980	6,365580	5,033200	8,150200[2]	7,843080[3]
Hüningen	2,364740	1,753280	1,212000	2,220800	2,299800
Straßburg	673760	600840	416140	559700	774240
	11,280480	8,719700	6,661340[1]	10,930700	10,917120

[1] Darunter 1,110000 Ctr. franz. Steinkohlen (u. 17800 ausländ.),
1,417000 „ Holz und Bretter,
1,302000 „ Wein, Branntwein 2c.,
96000 „ Getreide, aus Marseille.
136000 „ Erze, Masseleisen, Oel, Krapp, Steine, Gyps, Schweizerkäs, isländ. Moos 2c.

[2] Darunter 2,257200 Ctr. Steinkohlen aus Frankreich,
3,766400 „ Stammholz und Bretter,
1,068000 „ Wein, Branntwein, Farbwaaren 2c.

[3] Darunter 1,762000 Ctr. Steinkohlen aus Frankreich.

Kehl *), Freistätt und Knielingen.

Kehl ist als Hafenplatz von keiner großen Bedeutung. Bloß das der Kinzig herabkommende Floßholz bringt daselbst noch einiges Leben hervor. — Im J. 1851 gingen von hier zu Thal 9444 Ctr., darunter 1339 Klafter Brennholz und 10106 Stämme Nutzholz; zu Berg 11697 Ctr., zusammen 21141 Ctr. (im Jahre 1850 bloß 12661 Ctr.).

Zu Alt-Breisach hat der Rheinschifffahrtsverkehr fast ganz aufgehört. Zu Berg passirten nur 28 Ctr. und der ohnehin unbedeutende Thalverkehr hat sich abermals vermindert (17373 Ctr. gegen 22530 im J. 1850). — Zu Freistätt gingen im Jahre 1851 zu Berg 5250 Ctr., zu Thal 1871 Ctr., zusammen 7121 Ctr. (im Jahre 1851 bloß 4185 Ctr.).

Zu Knielingen gingen im Jahre 1851 zu Berg 2396 Ctr., zu Thal 4682 Ctr., darunter 2844 Ctr. Brennholz (Scheitholz), zusammen 7078 Ctr.

Der Krahnen von Knielingen und die Schiffbrücke und Landungsbrücken der Dampfschiffe sind bei der Insel Maximiliansau (1/2 Stunde von Knielingen), wo auch ein Gasthof, ein Zollhaus ꝛc. Von Carlsruhe nach Maximiliansau rechnet man 1 3/4 Stunde (über Mühlburg und Knielingen). Knielingen selbst hat keinen Hafen, da es landeinwärts liegt, somit die Angabe der Schiffbrücke (S. 15) zu berichtigen.

*) Kehl liegt 1 Stunde von Straßburg entfernt, 1/2 Stunde rechnet man über die beiden Schiffbrücken (große und kleine) und 1/2 Stunde vom jenseitigen Rheinufer bis zum landeinwärts liegenden Straßburg.

Die badische Eisenbahn hat in der Güterbeförderung des Oberrheins große Veränderungen bewirkt. Im Jahre 1851 wurden auf dieser Bahn, nach amtlicher Mittheilung, 2,610569 Ctr. Güter befördert.

Neuburg, Leopoldshafen und Speier.

Neuburg (am linken Rheinufer), unweit der französischen Grenze, gehört zu Rheinbaiern.

Leopoldshafen, besser bekannt unter dem alten Namen Schröck, liegt am rechten badischen Rheinufer, 6 Stunden unterhalb Neuburg und 3 Stunden von Carlsruhe, und besitzt einen gut eingerichteten Hafen mit Lagerhaus. Früher war Schröck der Hauptspeditionsplatz am Oberrhein, für Güter die aus Holland in die Schweiz und nach Oberschwaben gingen, oder von dort kamen.

In der alten Stadt Speier (Bairisch) zeigt sich besonders im Schiffsbau wieder viele Thätigkeit. Die hiesigen Schiffswerften gehören zu den ältesten am Rhein. Im Juli 1852 wurde ein Seeschiff "Willem de Twete" für holländische Rechnung vom Stapel gelassen, das erste Seeschiff, das bis jetzt am Oberrhein gebaut wurde.

In früheren Jahren, wo Handel und Schifffahrt dieser Stadt blühten, wurden die Speierer Schiffbauer bis nach Wien berufen.

Man hat jetzt den Plan, einen geräumigen Winterhafen zu Speier anzulegen, für den bereits an der Mündung des Speierer Bachs ein geeigneter Raum vorhanden ist.

		Zu Thal.	Zu Berg.	Bau- u. Nutzholz z. Thal.	
		Ctr.	Ctr.	Flöße	mit Ctr.
Zu Neuburg passirten im J.	1849	107678	213202	424	203856
	1850	77010	236160	631	290373
	1851	82732	205322	656	302637

Zu Leopoldshafen war	1848	1849	1850	1851
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
die Abfuhr zu Thal	121108	79965	234697*)	63575
die Zufuhr zu Berg	72951	73681	108519**)	131320
	194059	153646	343216	194895

Im Freihafen zu Speier	1848	1849	1850	1851
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
wurden verlad. zu Berg	5612	9914	2206	1786
zu Thal	1721	3196	7916	3899
	7333	13110	10122	5685 (Abnahme zu Berg u. zu Thal gegen 1850.)

Mannheim.

Mannheim, bis zum Jahre 1807 Festung, ist jetzt der Hauptvermittelungs- und Stapelplatz für den Verkehr des Oberrheins, der Schweiz und der Neckargegenden, von und nach Holland. Fast alles was aus den Niederlanden in die Schweiz, nach Oberitalien und Schwaben geht, oder von dort nach den Niederlanden bestimmt ist, geht über

*) Darunter waren: 201532 Ctr. Bretter,
21360 „ Faßdaubholz,
4322 „ Lokomotiven und Eisenbahnwagen von Carlsruhe.

**) Darunter 59174 Ctr. Steinkohlen.

hier und in der neuesten Zeit auch über Ludwigshafen. Die Haupteinfuhr- und Durchgangs-Artikel sind: Kaffee, Zucker, Baumwolle, englische Twiste, Oel, Thran, Farbholz, Tabak ꝛc. *)

Eine große Erleichterung in der raschen und billigen Beförderung der Güter bietet von Mannheim aus die badische Eisenbahn, worauf über 1000 Frachtwagen für Güter und Vieh in Thätigkeit sind, wie man aus den Waarennummern in dem Mannheimer Bahnhof ersieht. Doch herrscht noch eine große Mangelhaftigkeit in der Verbindung des hiesigen Bahnhofs mit dem Rhein und dem Neckar, die nur durch Pferde und Wagen durch die Stadt unterhalten wird. Eben so müssen die Güter und Steinkohlen von dem gegenüberliegenden Ludwigshafen noch alle auf Wagen von Pferden gezogen über die Rheinschiffbrücke geschafft werden. Wie wichtig und nöthig wäre hier eine stehende Brücke!

Die Einrichtungen des Mannheimer Hafens gehören übrigens zu den besten und wohlgeordnetsten am Rhein.

Am Eingange des Winterhafens erhebt sich das neue Zollgebäude, mit dem angrenzenden großen, massiv aus Steinen gebauten Lagerhause, und 4 eisernen Krahnen.

*) Die Hauptartikel bei der Thalfahrt in Mannheim sind Tabak (pfälzer), Weine (pfälzer), Salz vom Neckar (im J. 1850 216845 Ctr.), Bruchsteine, Brennholz, Lohrinde, Dunggyps, Kartoffeln, Getreide, getrocknetes Obst, Schweizerkäs, Uhren (Schwarzwälder), ital. Seide, Krapp, Hanf und Flachs, Maschinen ꝛc.

Bei der Bergfahrt: Steinkohlen, Eisenstein, Masseln, Kaffee, Zucker, Baumwolle, Twiste, Thran, Farbhölzer ꝛc.

In der Eingangshalle des Zollhauses findet man, wie in Holland und England, jeden Tag die Schifferanzeigen auf Tafeln ausgehängt, mit dem Namen der angekommenen und abgegangenen oder unterwegs (in Cöln) und in Holland eingetroffenen Schiffe.

Von 1840 bis 1845 war der Mannheimer Hafenverkehr fortwährend im Steigen.

Aus niederländ. Häfen kamen im J. 1845 direct nach Mannheim	626917	Ctr.*),
aus Häfen zwischen Holland und Mainz . .	1,147929	„
aus Mainz	104023	„
aus dem Main (Frankfurt 2c.)	19977	„
	1,898846	Ctr.

(ohne was vom Oberrhein und aus Ludwigshafen kam).

In den drei letzten Jahren (1849—51) stellt sich Mannheims Schifffahrtsbewegung nach den Jahresberichten der Rheinschifffahrts-Central-Commission folgendermaßen heraus:

	Mit Segel- u. Schleppschiffen.			Mit Dampfschiffen (Personendampfschiffen).		
	1849. Ctr.	1850. Ctr.	1851. Ctr.	1849. Ctr.	1850. Ctr.	1851. Ctr.
Zufuhr zu Berg:						
von Amsterdam	123234	103173	117853	279300	272293	404623
„ Rotterdam	229764	196675	204743			
„ Cöln und preuß. Häfen	296703	236572	209716			
„ Mainz u. Frankf.	14784	20588	28691			
„ Würzburg und Mainhäfen	1952	1988	2819			
	666437	558996	563822	279300	272293	404623
Zufuhr zu Thal:						
den Rhein herab	631	1323	2053			
den Neckar herab meist von Heilbronn.	13998	19871	27985			
	681068	580190	593860			

*) Im Jahre 1846 kamen auch zum Erstenmale zwei mit Weizen beladene Schiffe direct von Antwerpen nach Mannheim.

	Mit Segel- u. Schleppschiffen.			Mit Dampfschiffen (Personendampfschiffen).		
	1849.	1850.	1851.	1849.	1850.	1851.
Abfuhr z. Thal:	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
nach Amsterdam	4256	6090	9923	zu	zu	zu
„ Rotterdam .	10747	16490	23884	Thal	Thal	Thal
„ Cöln u. preußischen Häfen	26194	36330		224454	180947	263678
„ Mainz und Frankfurt . .	848	232	29813	zu Berg	zu Berg	zu Berg
„ Würzburg u. Mainhäfen .	8097	4355		279300	272293	404623
den Rhein hinauf nach Straßburg	1603	453				
den Neckar hinauf nach Heilbronn	35681	62275	130124			
„ Canstadt . .	72233	74203				
	159660	200428	193744	503754	453240	668301
Gesammt-Ab- u. Zufuhr mit Segel- u. Schleppschiffen	840728	780618	787604			
Dazu mit Dampfschiffen	503754	453240	668301			
	1344482	1233858	1455905			
und Nutz- u. Floßholz	351112	547423	495032			
	1695594	1781281	1950937			

Von den im Jahre 1851 angekommenen und abgegangenen Gütern durch die Personen-Dampfboote

waren durch die	angek. in Schiffen			abgeg. in Schiffen		
Cölner Dampfschiffe	513	119030	Ctr.,	510	89115	Ctr.,
Düsseldorfer „	465	73214	„	465	80637	„
Niederl. Dampfschiffe	247	195530	„	247	81951	„
Frankfurter u. Neckar	226	16859	„	226	11975	„
Zusammen		404623	Ctr.,		263678	Ctr.

Jeden Tag kommen in Mannheim 9 Dampfschiffe an und eben so viele gehen ab. Darunter sind 5 Cölner, 3 Düsseldorfer und 1 Niederländer. 1 Cölner fährt zwischen hier und Straßburg. Das Frankfurter Dampfschiff legt zu Ludwigshafen an.

Nach einer andern Mittheilung liefen im Jahre 1851 in den Mannheimer Freihafen ein:

104	Schiffe aus Holland	mit	345505	Ctr.
141	„ „ Rheinhäfen	„	229072	„
65	„ vom Neckar	„	25704	„
20	„ „ Main	„	4354	„
16	„ von der Mosel	„	4176	„
6	„ „ „ Ruhr	„	12479	„
352	Schiffe,			621290 Ctr.,

gingen ab:

140	Schiffe in den Neckar	mit	129905	Ctr.,
26	„ nach Holland	„	29939	„
19	„ „ Cöln	„	26031	„
8	„ in den Main (nach Frankf. u. Bamberg)		3964	„
193	Schiffe.			189839 Ctr.

Zusammen mit Segel- u. Schleppschiffen 811129 Ctr. (ohne Dampfschiffe).

In den drei ersten Monaten des Jahres 1852 kamen nach Mannheim (zu Berg) vom Nieder- und Mittelrhein 266 Segel- und Dampfschiffe mit 426880 Ctr., meist Getreide.

Neckarhafen zu Mannheim.

Das Neckarzollamt zu Mannheim ist vom dortigen Rheinzollamt getrennt. Die Verbindung des Rheinhafens (Winterhafens) mit dem Neckar, findet durch einen Kanal

zwischen Mannheim und der Insel Mühlau, vermittelst einer großen Schleuse, statt.

Nicht weit davon ist die neue Kettenbrücke über den Neckar, die zu den schönsten und solidesten Werken dieser Art gehört.

Im Jahre 1850 wurden bei dem Neckarzollamt abgefertigt:

aus dem Neckar kommend			
		Ctr.	Ctr.
	zu Thal	1,716627	(416503 mehr als im J. 1849),
in den Neckar gehend			
	zu Berg	1,048010	(322257 " " " "
	Zusammen	2,764637	

(Vergl. damit weiter unten Güterverkehr auf dem Neckar.)

Ludwigshafen,

(früher „Rheinschanze" genannt, Mannheim gegenüber).

Als Mannheim noch Festung war, diente die Rheinschanze zum Brückenkopfe, und wurde noch im Jahre 1814 von den Franzosen vertheidigt, später aber demolirt. Im Jahre 1849 fand zwar wieder eine Beschießung desselben von Mannheim aus statt; in militärischer Hinsicht ist es jedoch von keiner Wichtigkeit mehr, da es ein ganz offener Platz ist.

Dieser aufblühende Ort wetteifert jetzt mit Mannheim in der Beförderung der Güter von und nach der Schweiz, namentlich in Baumwolle und raffinirtem Zucker (aus

England und Holland). Auch der Versandt von pfälzischem Tabak und Saarer Steinkohlen nimmt jährlich zu.

Ludwigshafen hat seit 1850 eins der schönsten gemauerten Ufer am ganzen Rhein, mit langen Waarenschoppen und massivem Lagerhause (ein zweites wurde im October 1852 vollendet, wohin die Schienen der Eisenbahn führen), 5 eiserne Krahnen, einen Winterhafen, Schiffswerft für eiserne Schiffe *) mit provisorischer Schmiedewerkstätte und großem Lagerplatze für Steinkohlen, die unmittelbar von der Eisenbahn aus den Wagen in die Rheinschiffe durch eine Fallklappe geleert werden, wie in England. Mehrere Mannheimer Handlungshäuser haben bereits Filialanstalten zu Ludwigshafen errichtet, und die Bayerische Regierung trägt ihrerseits zur Hebung des hiesigen Verkehrs wirksam bei.

Eine große Zukunft hat Ludwigshafen in der hier ausmündenden Berbacher Eisenbahn (Ludwigsbahn), die, seit dem Anschlusse an die Saarbrücker und Metzer Bahn (am 17. Nov. 1852) den kürzesten Weg zwischen Mitteldeutschland und Paris bildet, und, nach Vollendung der projektirten Bahn von Saarbrücken nach Saarlouis, Trier und Luxemburg, auch eine directe Verbindung mit Brüssel und den belgischen Häfen erhält.

Das Frankfurter Dampfschiff (Delphin) fährt täglich zwischen Frankfurt und Ludwigshafen, und auch die Cölner,

*) Im Mai 1852 sah ich hier, auf dem Werft von Pearce u. Comp., 5 eiserne Schleppkähne, für die Donau bestimmt, im Bau, 176 Fuß lang, 25 Fuß breit und 9 Fuß hoch, die in Regensburg zusammengesetzt werden. Auch 2 Maindampfschiffe wurden hier gebaut.

Düsseldorfer und Niederländische Dampfschiffe werden hier in Kurzem Landungsbrücken haben, wie in Mannheim.

Die Berbacher Bahn hatte zunächst zum Zweck, den Transport von Steinkohlen aus den unerschöpflichen Bairischen und Preußischen Flötzen, in der Nähe der Saar, so wie die Beförderung der Produkte der zahlreichen Eisen-, Stahl- und Blechwerke, Alaun- und Glashütten, aus jener Gegend nach dem Rhein.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß sich auf dieser Bahn für die ganze obere und mittlere Rhein-, Main- und Neckargegend ein sehr bedeutender Verkehr entwickeln und Ludwigshafen in wenig Jahren ein zweites Ruhrort bilden wird.

Der Preis der Kohlen stellte sich im Mai 1852 in Ludwigshafen:

für beste Fettkohlen 23 bis 24 kr. pr. 50 Kilogr., früher 38 kr., (im Handel 27 bis 28 kr.),

für Gries 14 bis 15 kr. pr. 50 Kilogr. (im Handel 16 bis 17 kr.)

(In Neustadt a. d. Hardt *) werden gute Kohlen zu 16 kr. pr. Ctr. verkauft.)

Die Berbacher (Bairische) Gruben liegen in der Nähe des Flüßchens Blies, das sich 4 Stunden oberhalb Saarbrücken (bei Saargemünd) in die Saar ergießt.

Nach Ludwigshafen kommen die meisten Kohlen aus der bairischen Grube Heinitz (im Holzhauerthale), und aus der

*) Die Thäler von Neustadt und Elmstein sind sehr zur Anlage von Fabriken geeignet, durch die vielen Bäche mit bedeutendem Gefälle, fleißiger Bevölkerung und billigen Löhne.

bairischen Grube Reden (im Landweilerthale). Erstere liefert die besten Fettkohlen; die aus der Grube Reden dienen mehr zu Ofenbrand und Flammfeuer.

Ueber ²/₃ der Berbacher- und Saarkohlen geht nach Baden, Würtemberg, Baiern, Elsaß und in die Schweiz.

Auch rheinabwärts wurde im Jahre 1850 eine Parthie hiesiger Steinkohlen nach Coblenz verschifft. Im Main nimmt der Verbrauch derselben gleichfalls zu, besonders beliebt sind die Cokes der Saarkohlen, die den Cokes der Ruhrkohlen den Rang streitig machen.

Nach amtlichen Quellen wurden schon im Jahre 1842 auf den damals noch ungünstigen Landstraßen, in der Richtung, welche die Berbach-Ludwigshafner Bahn einnimmt, über 3,000000 Ctr. Steinkohlen (Berbacher und Saarer) per Achse befördert, eine Zahl, die sich wohl in nicht langer Zeit mittelst der Eisenbahn auf das Doppelte steigern dürfte.

Nach einer genauen Aufstellung der Direction der Pfälzisch-Ludwigsbahn-Gesellschaft wurden auf dieser Bahn im Jahre 1851 befördert:

23816	Wagen (zu 80 Ctr.)	Kohlen	mit	1,905280 Ctr.,
4654	„ dto.	Cokes	„	372320 „
			Zusammen	2,277600 Ctr.

(Davon kamen nach Ludwigshafen 14070 Wagen mit 1,125600 Ctr.)

In den ersten 10 Monaten des Jahres 1852 stieg der Kohlentransport auf der Ludwigsbahn auf 2,235920 Ctr.
und der Güter-Transport . . . . . . „ 949663 „
nämlich:

		Kohlen.		Güter.	
im	Januar . .	266720	Ctr.	58376	Ctr.
„	Februar . .	203360	„	83148½	„
„	März . . .	236480	„	84208	„
„	April . . .	195360	„	86256¾	„
„	Mai . . .	175440	„	95273¼	„
„	Juni . . .	189440	„	104964	„
„	Juli	212720	„	93561¾	„
„	August . .	254080	„	99215	„
„	September	230320	„	112824¾	„
„	October .	272000	„	131835	„
		2,235920	Ctr.	949663	Ctr.

Die eigentlichen Saarkohlengruben befinden sich auf preußischem Gebiete, in der Nähe von Saarbrücken, südlich von Saarlouis nach St. Ingbert.

Dieses Steinkohlenrevier ist 4 Quadratmeilen groß, und enthält außer den Kohlen- auch Eisensteingruben und Alaun- (Schiefer-) Werke, nebst vielen Hütten- und Hammerwerken und Glashütten, die jetzt durch die Eisenbahn einen neuen Aufschwung erhalten. Der ganze Distrikt wird nämlich von der obenerwähnten Pfälzer-Saarbrücker Eisenbahn durchzogen, die mit den Gruben- und Hüttenwerken durch kleine Zweigbahnen in Verbindung stehen.

Der Staat besitzt hier die meisten Steinkohlengruben (17), worunter die bedeutendste die Gerhardsgrube bei Louisenthal, 1 Stunde von Saarbrücken, die jährlich über 3½ Millionen Ctr. Kohlen liefert, und an 2000 Bergleute beschäftigt (die Königl. Bairische Kohlengrube zu St. Ingbert mit 410 Bergleuten und 3 Dampfschiffen liefert bloß 1,350000 Ctr., und die Berbacher mit 180 Bergleuten 390000 Ctr. jährlich).

Im Jahr 1851 war der Ertrag

der 17 preußischen Staatsgruben	440000	Fuder
der Privatgruben, (worunter die bei Hostenbach, 3 Stunden von Saarbrücken, den Familien Vopelius und Villeroy zugehörig, mit 4 Dampfmaschinen, die bedeutendsten)	27000	„
zusammen	467000	Fuder

oder (zu 30 Ctr. das Fuder) 14,010000 Ctr., während der Ertrag im Jahre 1834 bloß 145716 Fuder war.

Die Zahl der Hütten- und Bergleute betrug im Jahre 1851:
auf den preußischen Staatsgruben . 5800 Mann
" " Privatgruben . . . . . 550 "
" " Eisenhütten u. Stahlwerken 1938 "

Zusammen 8288 Mann (ohne d. Erzgräber).

Von obigen 14,000000 Ctr. gingen
etwa 3,000000 Ctr. ins Ausland,
etwa 8,000000 Ctr. wurden im Inland verbraucht, (wovon über $1^1/_2$ Million von den Fabriken) und
etwa 3,000000 Ctr. wurden verkoakt, (1 Fuder Kohlen liefert etwas über die Hälfte Coaks).

Die Preise der Kohlen auf den Königl. Gruben des Saarbrücker Bergamtsbezirks waren im Rechnungsjahr 1852 (von März bis Nov.) nach der gedruckten Taxe:
3 Rthlr. 2 Sgr. 8 Pf. bis 3 Rthlr. 25 Sgr. 2 Pf. pr. Fuder von 30 Ctr. oder 11 bis 14 Kreuzer der Ctr.

Die Preise der Coaks nach der gedruckten Taxe:
6 Rthlr. 5 Sgr. 2 Pf. bis 6 Rthlr. 20 Sgr. 2 Pf. pr. Fuder von 30 Ctr. oder $21^1/_2$ bis $23^1/_2$ Kreuzer der Ctr.

Das Ladegeld beträgt beim Wasserdebit (Saardebit) 6 Sgr., beim Landdebit 4 Sgr. 10 Pf. vom Fuder.

Der Güterverkehr im Freihafen zu Ludwigshafen betrug im Jahre 1851 . . . . . . 385950 Ctr. Stückgüter,
Der Güterverkehr im Inlandshafen . . . . 658158 Ctr. Stück- u. andere Güter.

zus. 1,044108 Ctr.

	1848.		1849 *)	
	Zu Berg.	Zu Thal.	Zu Berg.	Zu Thal.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Ankunft	224025	1420	193294	442
Abgang	2050	158631	17282	176138

*) Unter den Gütern im Jahre 1849 sind an 20000 Ctr. nicht begriffen, die bei der Beschießung von Ludwigshafen (im Früh-

1850 *).

	Zu Berg. Ctr.		Zu Thal. Ctr.	
Ankunft	263949	(in 843 Sch.)	13023	(in 7 Sch.)
Abgang	12260	(„ 10 „)	175866	(„ 415 „)

In den ersten sechs Monaten des gegenwärtigen Jahres (1852) war der Hafenverkehr von Ludwigshafen wie folgt:

Eingang im	Zu Berg. Schiffe.	Zu Berg. Ctr.	Zu Thal. Schiffe.	Zu Thal. Ctr.
Auslandshafen (Freihaf.) im 1. Quartal	20	22661	—	—
„ „ „ 2. „	111	123213	—	—
Inlandshafen im 1. Quartal	29	4578	—	—
„ „ 2. „	63	13914	—	—
Winterhafen u. Schachtel im 1. Quartal	58	36479	8	340
„ „ „ 2. „	200	51266	56	6011
	481	252111	64	6351

Abgang im	Zu Berg. Schiffe.	Zu Berg. Ctr.	Zu Thal. Schiffe.	Zu Thal. Ctr.
Auslandshafen im 1. Quartal . . .	—	—	12	5070
„ „ 2. „ . . .	2	2179	46	31430
Inlandshafen im 1. Quartal	—	—	29	14073
„ „ 2. „	2	761	67	28613
Winterhafen u. Schachtel im 1. Quartal	—	—	45	4157
„ „ „ 2. „	—	—	84	11293
	4	2940	283	94636

---

jahr 1849) im dortigen Lagerhause verbrannten, deren Betrag aber größtentheils von der baierischen Regierung vergütet wurde.

*) Zu den im Jahre 1850 in Ludwigshafen wasserwärts (zu Thal und zu Berg) gegangenen 465098 Ctr. Güter kommen noch 63814 Ctr. Tannenbretter, Brennholz, Faßdauben, Faßreife und Mauersteine, und 317124 Ctr., die über die Rheinbrücke kamen oder gingen, zus. 846036 Ctr. (ohne die Steinkohlen).

	Wagen.	Ctr.	
Landwärts gingen ein: über die Rheinbrücke u. aus der Pfalz im 1. Quart.	18	402	Rheinbrücke.
„ „ „ „ 2. „	26	1431	„
in die Häfen	446 / 11	17036	aus d. Pfalz.
in die Häfen	744 / 8	31056	aus d. Pfalz.
gingen ab im 1. Quartal	443	23932	Rheinbrücke.
„ „ „ „ „	3342	89160	Pfalz.
„ „ „ 2. „	1151	70870	Rheinbrücke.
„ „ „ „ „	1053	89790	Pfalz.

Gesammtverkehr im 1. Quartal 217878 Ctr. und 38209 Ctr. *).
„ „ 2. „ 461827 „ „ 53113 „
679705 Ctr. und 91322 Ctr.
dazu im 3. Quartal 385143. 60013 Ctr.
Zusammen 1,216183 Ctr.

Die Hauptgüter im Freihafen sind: Baumwolle, Twiste, Tabake, Krapp, Oel, Käs, Kaffee, Zucker, Reis, Häute, Roheisen, Farbhölzer, Getreide ꝛc.

im Inlandshafen: Eisen, Lumpen, Papier, Kaffee, Zucker, Wein, Alaun, Soda, Glas, Sämereien, Repskuchen ꝛc.

im Winterhafen: Wein, Getreide, Eisen, Papier, Repskuchen ꝛc.

Frankenthaler Kanal.

Der Frankenthaler Kanal, 2 Stunden oberhalb Worms, hat 3 Schleusen und kann Schiffe von 2000 Ctr. aufnehmen. Er ist 1 Stunde lang (vom Rhein bis in die Stadt) und 50 Fuß breit.

Unter der französischen Herrschaft (von 1793—1814) war er ganz in Verfall gerathen, ist aber seitdem wieder hergestellt. Er dient den Wormser Schiffern zur Ueberwinterung.

*) Gegenstände, die im Winterhafen nicht nach dem Gewicht notirt werden, wie z. B. Steine, Holz ꝛc, die aber Hafengebühr entrichten.

Von Frankenthal gingen im Jahre 1836: 89590 Ctr. Güter zu Thal.

Darunter waren	64458	Ctr.	Wein (Pfälzer)
	7192	„	Tabak „
	5121	„	Getreide „
	9595	„	Steinkohlen.

Im Kanal kamen in gleichem Jahre (1836) an: 64 Rheinschiffe, 88 Umbelschiffe, 148 Nachen. Spätere Nachweisungen fehlen.

Worms.

Diese alte deutsche Reichsstadt liegt nicht dicht am Rhein, sondern 1/4 Stunde davon entfernt, hat aber am Rheinufer einen Krahnen und Landungsplatz, von wo ein gutchaussirter Weg zur Stadt führt.

Der Hauptverkehr von Worms besteht in der Ausfuhr von Getreide, Mehl, Pfälzer Wein (der bis hieher oder Frankenthal zur Achse geht), Rüböl, Tabak, Glanzleder (mit bedeutender Fabrik) &c., und in der Einfuhr von Manufakturwaaren, womit sich ausschließlich israelitische Handelsleute beschäftigen, die hier sehr zahlreich sind. Die Juden betrachten Worms als ihren ersten Ansiedlungspunkt in Deutschland, und nennen sie noch in ihren hebräischen Sendschreiben „die heilige Stadt".

Der Rheinverkehr zu Worms im Jahre 1851 war:
zu Thal 19228 Ctr. und 173 Stück Wein und Essig, und 2464 Malter Sämereien (ohne Getreide), zu Berg 18163 Ctr.

Mainz.

Schon unter den geistlichen Kurfürsten war Mainz der Mittelpunkt für Handel, Flößerei und Schifffahrt mit Holland, Süddeutschland, Straßburg und der Schweiz.

Holland unterhielt beständig einen Gesandten am Kurfürstlichen Hofe zu Mainz, zur Beobachtung seiner Interessen, denn der Rheinhandel war für Holland von jeher von der größten Wichtigkeit, d. h. sehr einträglich.

Mainz hatte auch — wie Cöln und Speier — das Stapel- und Umschlagsrecht, wonach alle dem Rhein hinauf- oder hinabgehenden Schiffe hier umladen und ihre Waaren ans Land bringen mußten. Nur die direct nach Frankfurt und für die Frankfurter Messen bestimmten Güter waren frei.

Die glückliche Lage von Mainz, in der Mitte zwischen der Schweiz und Holland, und vor der Mündung des Mains, würde diese Stadt zum vorzüglichsten Handelsplatze des Rheins machen, wäre es — keine Festung. Doch bleibt sie immer eine der Hauptstationen für die Handelsschifffahrt des Mittelrheins.

Das Ufer zu Mainz hat sich in der neuesten Zeit sehr verbessert und verschönert. Es ist jetzt fast ¼ Stunde lang mit starken Quadern eingefaßt. Zur Bergung der Güter sind überall bedeckte Räume geschaffen. Das ehemalige Kurfürstliche Schloß ist zum Lagerhaus des Freihafens umgewandelt, und im Freihafen wird fortwährend gebaut. Nur fehlen bis jetzt noch gute eiserne Uferkrahnen; denn außer seinem alten hölzernen Rad- oder Tretkrahnen besitzt Mainz nur einen einzigen eisernen, und dieser ist noch dazu unbrauchbar.

Ortsverkehr im Hafen von Mainz
in den Jahren 1845 und 1849 bis 1851.

	1845.	1849.	1850.	1851.
Zufuhr vom	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Niederrhein	1,214173	873157	1,052874	1,148492
Oberrhein	192020	167642	166676	163117
Main (bes. Getreide)	534402	719867	1,043269 [1])	499701 [2])
	1,940595	1,760666	2,262819	1,811310
Abfuhr nach				
dem Niederrhein	460321	645910	948030	308357
" Oberrhein	424756	109897	111852	240406
" Main	284653	144429	157818	282052
	1,169730	900236	1,217700	830815
Zus. Ab- u. Zufuhr	3,110325	2,660902	3,480519	2,642125

Uebersicht des Ortsverkehrs in Mainz
in den letzten 15 Jahren (von 1836 bis 1851).

Jahr.	angekommen:			abgegangen:			
	zu Berg.	zu Thal vom Oberrhein.	vom Main.	nach dem Oberrhein.	nach dem Main.	nach dem Unterrh. in dem Hafen v. Mainz geladen.	Gesammt-Zu- und Abfuhr.
1836	679757	214081	505410	332917	190635	410984	2,333784
1837	876306	135115	264550	335653	252772	323199	2,187595
1838	990243	210143	322385	357622	291260	442780	2,614433
1839	882868	204607	426796	374437	268698	487799	2,645205
1840	1,072823	222074	516880	390976	254661	633903	3,091317
1841	1,153446	220042	689562	279161	451656	910615	3,704482
1842	1,019577	190695	702220	324290	289285	776489	3,302556
1843	1,611337	225328	431938	532483	378660	371031	3,550777
1844	1,361846	184383	363728	306315	310888	331173	2,858333
1845	1,214173	192020	534402	424756	284653	460321	3,110325
1846	1,271226	177823	428199	430883	236643	293578	2,838352
1847	1,515088	188630	500470	322089	264336	316684	3,106697
1848	863259	201086	500673	82905	129820	459488	2,237231
1849	873157	167642	719867	109897	144429	645911	2,660902
1850	1,052874	166676	1,043269	111852	157818	948030	3,480519
1851	1,148492	163117	499701	240406	282052	308357	2,642125

[1]) Die Getreide-Zufuhr in Mainz betrug i. J. 1850: 741937 Ctr.
" " Abfuhr " " " " " 748779 "
[2]) Besonders starker Ausfall in Getreide.

Direct aus Holland nach **Mainz** kamen im Jahre:

1840	307601 Ctr.	und aus Häfen unterhalb Mainz	765218 Ctr.
1841	359678 „	„ „ „ „ „	793766 „
1842	275453 „	„ „ „ „ „	744125 „
1843	491262 „	„ „ „ „ „	1,120074 „
1844	283625 „	„ „ „ „ „	1,078221 „
1845	258547 „	„ „ „ „ „	955626 „
1846	350165 „	„ „ „ „ „	921061 „
1847	460161 „	„ „ „ „ „	1,055027 „
1848	172414 „	„ „ „ „ „	690845 „
1849	208909 „	„ „ „ „ „	664248 „
1850	182495 „	„ „ „ „ „	870379 „
1851	354788 „	„ „ „ „ „	793704 „

Das meiste kam mit Segel- und Schleppschiffen. Mit Personen-Dampfschiffen im Jahre 1851 nur 26357 Ctr.

Große holländische Schiffe von 5—6000 Ctr. kommen bis nach Mainz herauf; größere nur wenn der Wasserstand es gestattet.

Nachweisung

der bei dem Rhein-Zollamte zu Mainz vorbeigegangenen Güter (ohne Floßholz und ohne was im Hafen von Mainz ein- und ausgeladen wurde).

Jahr.	Zu Thal. Ctr.	Zu Berg. Ctr.	in den Main. Ctr.	Gesammtzahl. Ctr.
1836	1,080636	948500	532365	2,561501
1837	1,019027	1,167068	712857	2,898952
1838	1,048438	1,484215	891293	3,423944
1839	1,423869	1,559388	951242	3,934499
1840	1,598243	1,762405	946812	4,307460
1841	2,084862	2,026678	1,214717	5,326257
1842	1,761262	2,148860	1,011556	4,921678
1843	1,599044	2,829482	1,559467	5,987993
1844	1,633445	2,875786	1,460135	5,969366
1845	3,832978	4,351727	1,625603	8,184708
1846	1,937850	4,221285	1,459104	7,618239
1847	1,737188	4,882986	2,021550	8,641724
1848	1,921733	3,430560	1,617560	6,969853
1849	2,278577	2,969722	1,147660	6,397759
1850	3,511873	3,695557	1,796574	9,004004
1851	mit Floßholz 2,263623	3,841324	2,029102	8,134049*)

*) Davon waren 830815 Ctr. aus dem Hafen von Mainz.

Unter obiger Güterzahl, die an Mainz vorbeiging, waren folgende Hauptartikel:

	1849.		1850.	
Baumwolle zu Berg	287452	Ctr.	157077	Ctr.
Twiste zu Berg	33156	„	33002	„
Baumwollenwaaren zu Berg . . .	24080	„	34759	„
Zucker, raffinirter, zu Berg . . .	325504	„	265027	„
„ roher, zu Berg	43308	„	21705	„
Kaffee zu Berg	224661	„	207760	„
Oel zu Berg	66304	„	31288	„
Wein zu Berg	21287	„	25478	„
„ zu Thal	27431	„	39761	„
Tabak zu Berg	57720	„	57586	„
„ zu Thal	37792	„	56402	„
Cigarren zu Berg	10161	„	9016	„
„ zu Thal	1020	„	4192	„
Roh- und Gußeisen zu Berg . . .	72012	„	113327	„
Geschmiedetes Eisen u. Schienen z. Berg	164018	„	80876	„
Steinkohlen zu Berg	1,950210	„	2,904557	„
„ zu Thal	22619	„	75799	„
Steine aller Art zu Thal	281097	„	291555	„
Salz zu Thal	64651	„	81878	„
Weizen zu Thal	155425	„	381864	„
Roggen zu Thal	15650	„	218655	„
Gerste und Hafer zu Thal	49944	„	168720	„

Die Zahl der **Schiffe**, die am Rheinzollamte zu Mainz (als vorbeigehend) abgefertigt wurden, betrug

im Jahre 1845 zur Thalfahrt 5611 Schiffe,
„ Bergfahrt 4170 „
„ Mainfahrt 4319 „

Zusammen 14100 Schiffe.

Im J. 1850 betrug die Gesammtzahl dieser Schiffe bloß 11334
1851 „ „ „ „ „ „ 11522
(weil jetzt mehr größere Schiffe mit Dampfkraft befördert werden.)

Die Zahl der an Mainz vorbeigangenen **Holzflöße** betrug im Jahre 1851 635 mit 343969 Cubikmeter Eichen und Tannen.

Direct aus holländischen Häfen gingen an Mainz **vorbei**, nach dem Oberrhein (nach den Registern des Rheinzollamts zu Mainz) im Jahre

1840	357303 Ctr.
1841	474015 "
1842	711856 "
1843	730656 "
1844	804395 "
1845	760489 "
1846	938864 "
1847	1,301322 "
1848	558048 "
1849	674727 "
1850	647612 "
1851	803748 "

Von den i. J. 1850 gingen 440614 Ctr. nach Mannheim (u. der Schweiz).

101338	" " Ludwigshafen.
50092	" " dem Neckar.
39877	" " Strasburg.
15691	" " Worms.
647612 Ctr.	

Was aus holländischen Häfen direct in den Main ging, ist hierin nicht begriffen. Im Jahre 1850 belief sich solches auf 162188 Ctr., und auf 1,467568 Ctr., was aus andern rheinischen Häfen (zwischen Mainz und Holland) in den Main ging. (S. Main.)

Nach Castel (Mainz gegenüber) kamen auf der Taunus-Eisenbahn, zur Weiterbeförderung mit den Dampfschiffen:

	von Frankfurt	nach Frankfurt gingen von Castel	Gesammt-Güterzahl.
im Jahre 1849	71323 Ctr.	114478 Ctr.	185801 Ctr.
1850	84539 "	98436 "	182995 "
1851	84480 "	102523 "	187003 "

Zu Castel sind seit 1852 drei Landungsbrücken für die Cölnischen, Düsseldorfer und Niederländischen Dampfschiffe errichtet, die Mainz vielen Abbruch thun. (Vergl. damit weiter unten Biebrich).

Schifffahrts-Verkehr
auf dem Rhein zwischen Mainz und Straßburg
im J. 1845 nach den einzelnen Häfen.

Es kamen zu Berg:

direct aus niederländischen Häfen . . .	1,109475 [1])	Ctr.
aus Häfen zwischen Emmerich und Mainz	4,351727 [2])	"
aus dem Hafen von Mainz	709409 [3])	"
aus den Mainhäfen	89964 [4])	"
	6,260575	Ctr.

1) Davon gingen

	Ctr.
nach Leopoldshafen und Knielingen .	4913
" Ludwigshafen .	71329
" Mannheim . .	626917
" den Neckarhäfen .	46705
" Worms . . .	15213
" Gernsheim . .	7270
" den Mainhäfen .	78581
" Mainz	258547
	1,109475

2) Davon gingen

	Ctr.
nach Straßburg . .	32618
" Kehl u. Freistädt .	4722
" Leopoldshafen u. Knielingen .	158542
" Germersheim .	45333
" Speier	26500
" Ludwigshafen .	49735
" Mannheim . .	1,147929
" den Neckarhäfen .	154345
" Worms . . .	200454
" Gernsheim und Umgegend . .	313554
" Mainhäfen . .	1,262369
" Mainz	955626
	4,351727

3) Davon gingen

	Ctr.
nach Straßburg . . .	88318
" Kehl und Freistädt	12472
" Leopoldshafen und Knielingen . .	39402
" Germersheim . .	70479
" Speier	2285
" Ludwigshafen . .	11665
" Mannheim . . .	104023
" Neckarhäfen . .	63758
" Worms	15377
" Gernsheim . . .	16977
" Mainhäfen . . .	284653
	709409

4) Davon gingen

	Ctr.
nach Straßburg . . .	2050
" Kehl und Freistädt	3357
" Leopoldshafen und Knielingen . .	8391
" Germersheim . .	29923
" Speier	3882
" Ludwigshafen . .	3608
" Mannheim . . .	19977
" Neckarhäfen . .	4971
" Worms	6752
" Gernsheim u. Umgegend . . .	7053
	89964

Es gingen zu Thal

direct nach niederländischen Häfen . . .	342507 [1])	Ctr.
in den Hafen von Mainz	726422 [2])	„
nach Häfen zwischen Caub und Emmerich	2,763949 [3])	„
	3,832878	Ctr.

Biberich.

Biberich hat seit 1846 ein schön gemauertes Ufer erhalten, mit eisernem Krahnen, Lagerhause und überdecktem Schoppen, wo die Schiffe im Trocknen ein- und ausladen können.

Dieses ist der Hafen für Wiesbaden; der Güterzug geht aber größtentheils von und nach Frankfurt, mittelst der Taunus-Eisenbahn.

---

1) Davon gingen aus

Mainz . . .	113560	Ctr.
„ Mannheim .	64175	„
„ den Mainhäfen	52375	„
	230110	„

2) Davon gingen aus

den Häfen am Oberrhein u. Neckar	192020	Ctr.
„ „ Mainhäfen	534402	„
	726422	Ctr.

3) Davon gingen aus

Mainz . . .	338189	Ctr.
„ Mannheim . .	190769	„
„ den Mainhäfen	368815	„
„ Budenheim . .	900157	„
„ Bingen . . .	186410	„
„ den Neckarhäfen	132932	„
„ Worms . . .	125853	„
„ Gernsheim . .	273630	„
„ Straßburg . .	19151	„ u. s. w.

Folgendes war der Verkehr in den 4 letzten Jahren (mit Vergleichung des Jahrs 1845).

	1845.	1848.	1849.	1850.	1851.
Zufuhr	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
durch Segelschiffe	341949	299048	289450	266394	237160
„ Dampfschiffe	40453	(?)	62381	65704	73097
Abfuhr					
durch Segelschiffe	53948	43691	29980	13421	8991
„ Dampfschiffe	30936	(?)	32466	47136	48099
	467286		414277	392655	367347

Auf der Taunusbahn kamen nach Biebrich (von Frankfurt zur Weiterbeförderung pr. Dampfschiff rheinabwärts)

im Jahre 1849	24456	Ctr.
1850	36441	„
1851	33994	„

Auf der Taunusbahn gingen von Biebrich nach Frankfurt (rheinaufwärts kommend)

im Jahre 1849	67683	Ctr.
1850	62549	„
1851	65071	„

Gesammtgüter-Transport auf der Eisenbahn zwischen Biebrich und Frankfurt

im Jahre 1849	92139	Ctr.
1850	98990	„
1851	99015	„

Von Biebrich nach Wiesbaden gingen bloß pr. Eisenbahn

	hin.		her.	
1849	744	Ctr.	377	Ctr.
1850	774	„	476	„
1851	1019	„	739	„

Unter den im Jahre 1849 zu Biebrich eingegangenen Waaren waren:

66895	Ctr.	Colonial= und Manufakturwaaren,
8280	„	Eisen= und Metallwaaren,
15174	„	Salz (Regie),
115698	„	Steinkohlen,
26209	„	Nutz= und Brennholz ꝛc.

Unter den abgegangenen Waaren waren:

24517	Ctr.	Colonial=, Manufaktur= und andere Waaren,
7723	„	Wein,
5082	„	Eisen und Eisenwaaren ꝛc.

Folgendes ist die Zahl der Reisenden, die über Biebrich mit den Dampfschiffen ab= und zugingen:

	1845.	1850.	1851.
Ankunft			
durch die Cölner Dampfschiffe	18248	12937	20875
„ „ Düsseldorfer „	7589	21900	21926
„ „ Niederländer „	860	—	1763
„ den Frankfurter Delphin	—	—	3180
	26697	34837	47744
Abgang			
durch die Cölner Dampfschiffe	17439	37458	19961
„ „ Düsseldorfer „	6569	17340	18021
„ „ Niederländer „	965	802	1108
„ den Frankfurter Delphin	—	4597	2246
	24973	60197	41336
Gesammtzahl	51670	95034	89080

Bingen.

Bingen ist zugleich der Hafen für Creuznach *) und für ein wohlhabendes Hinterland, daher auch seit 1849 bedeutende Güterzunahme.

*) Die Nahe ist nicht schiffbar (s. S. 32.).

Es fehlt jedoch noch ein gutgemauertes Ufer und ein eiserner Krahnen. (Ein alter hölzerner Krahnen befindet sich am oberen Theile des Hafens.) Das dortige mittlere Ufer zum Anlanden der Schiffe, ist eins der längsten und breitesten am Rhein. Wäre der Binger Gemeinderath etwas energischer, so hätte hier die Stadt schon längst die nöthige Uferverbesserung und Einfassung, mit bedecktem Schoppen zur Bergung der Güter, erhalten.

In den 3 letzten Jahren war der Hafenverkehr zu Bingen wie folgt:

	1849.	1850.	1851.	
Abfuhr zu Thal	137011	184692	145400	Ctr.
„ zu Berg	65358	43855	50690	„
Zufuhr zu Thal	113369	218955	155706	„
„ zu Berg	170203	218739	206225	„
	485941	666241	558021	Ctr.

Bei der Zufuhr waren

	im J. 1849.		im J. 1850.	
zu Berg	136115	Steinkohlen.	175985	Steinkohlen.
zu Thal	74689	Holz.	150427	Holz.
	22645	Gyps und Kalk.	44516	Gyps und Kalk.

Bei der Abfuhr waren

	im J. 1849.		im J. 1850.	
zu Berg	46716	Guß- u. anderes Eisen.	11419	Guß- u. anderes Eisen.
	12296	Wein und Essig.	24614	Wein, Essig u. Branntw.
zu Thal	53166	Wein, Essig u. Branntw.	56790	Wein, Essig u. Branntw.
	49624	Getreide u. Mehl.	91975	Getreide u. Mehl.
	21251	Steine.	24111	Steine.

Coblenz.

Coblenz ist besonders als Hafen für die Mosel (und Saar) zu betrachten; und versorgt zugleich das gegenüberliegende Städtchen Ehrenbreitstein mit Handelsprodukten. An der Mündung der Mosel (Westseite von Coblenz) befindet sich der Krahnen und ein 250 Fuß langer Quai.

Auch viele Lahngüter gehen über hier oder werden bei Coblenz übergeschlagen. (S. Lahn.)

In die Lahn gingen im Jahr 1851	175782 Ctr.	
Aus der Lahn kamen „ „ „	684926 „	
Aus der Mosel kamen „ „ „	218100 „	(S. Mosel.)

Der neue Freihafen zu Coblenz wurde im Jahre 1840 dem Verkehr übergeben.

In den 3 letzten Jahren war der Hafen- oder Ortsverkehr von Coblenz wie folgt:

	1849.	1850.	1851.	
Zufuhr zu Thal	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
mit Segel- u. Schleppschiffen	410815	442766[1])	433345	466578
mit Dampfschiffen . . .	27250	32912	33233	
Zufuhr zu Berg				
mit Segel- u. Schleppschiffen	253511	290742[2])	303907	368018
mit Dampfschiffen . . .	58466	55490	64111	
	750042	821910		834596

[1]) Darunter 81000 Ctr. Steinkohlen von der Saar,
172100 „ Getreide u. Stückgüter von der Mosel,
100000 „ Rohstoffe von der Lahn,
12155 „ Stückgüter von Mainz,
2091 „ do. vom Main,
64404 „ do. vom Neckar u. Mannheim,
8308 „ Steinkohlen von Ludwigshafen.

[2]) Darunter 200000 Ctr. Ruhrkohlen,
18078 „ Güter von Rotterdam,
12604 „ do. von Amsterdam.

Abfuhr	1849. Ctr.	1850. Ctr.	1851. Ctr.	Ctr.
zu Thal mit Segelschiffen	175900	230000	180000	235642
mit Dampfschiffen	46903	52386	55642	
zu Berg mit Segelschiffen	210981	214640	272984	300490
mit Dampfschiffen	31403	30148	27506	
	465187	527174		536132

Gesammtverkehr im Jahre

1849	1,215229 Ctr.,	darunter mit Dampfschiffen	164022 Ctr.
1850	1,349084 „	„ „ „	170936 „
1851	1,370728 „	„ „ „	180492 „

Im Jahre 1845 war die

		Ctr.	
Zufuhr	von oberhalb in 718 Sch.	985934,	worunter 150635 v. d. Saar u. Ober-Mosel, meist Steink.
	von unterhalb in 199 „	450344,	worunt. 172830 Ruhrkohlen
	zus.	1,436278	einschl. der Dampfschiffe.

Abfuhr			
nach oberhalb (zu Berg) 500 Sch.	329375,	dav. ging.	216515 i. d. Mosel
„ unterhalb (zu Thal) 169 „	325576,	„ „	155420 n. Holland u. 132235 nach Cöln
	654951		

Bei dem Rheinzollamte zu Coblenz wurden als vorbeigehend abgefertigt:

	In der Bergfahrt. Schiffe.	Ctr.	In der Thalfahrt. Schiffe.	Ctr.	Zusammen. Schiffe.	Ctr.
im J. 1849	6297	5,462643	6580	3,737683	12877	9,200326
1850	7256	6,647943	7416	5,258133	14672	11,906076
1851	6678	6,979705	7787	4,229506	14465	11,209211

Darunter mit Dampfkraft (Schleppkähne und Dampfboote) in den Jahren 1849 und 1850:

zu Berg. Schiffe.	Ctr.	zu Thal. Schiffe.	Ctr.	Zusammen. Schiffe.	Ctr.
4591	6,003906	3318	1,346318	7909	7,350224

Cöln.

Cöln hat sich seit dem Frieden (1815), was Schifffahrt, Handel und Bevölkerung betrifft, am meisten und nachhaltigsten von allen Rheinstädten gehoben. Wenn es auch noch nicht ganz seine frühere Blüthe und Handelshöhe des 16. Jahrhunderts erreicht hat, so sind doch alle Bedingnisse und Aussichten vorhanden in Kurzem wieder dazu zu gelangen. Hier entstand die erste deutsche Dampfschifffahrtsgesellschaft, die noch jetzt zu den ersten des Rheins zählt. Zu Deuz (Cöln gegenüber), mündet die große Eisenbahn des Nordens, die nicht bloß nach Bremen, Hamburg, Berlin, Leipzig, Dresden ꝛc., sondern auch nach Prag und Wien führt, während sich in westlicher Richtung die Belgische und Französische Bahn nach Antwerpen, Brüssel, Ostend, Calais und Paris erstreckt. Alle diese Bahnen, deren Personen- und Güterfrequenz jährlich im Zunehmen ist, stehen in unmittelbarer Verbindung mit dem Rheine.

Cöln besitzt auch 2 Seeschiffe (s. Dampfschifffahrt) und bedeutende Fabriken, namentlich Zuckerfabriken und Oelmühlen, Colonial- und Weinhandlungen, und ist zugleich Zahl- und Wechselplatz für die vielen umliegenden Fabriken und Hüttenwerke im Bergischen und Jülichschen, nämlich in Elberfeld, Barmen, Solingen, Crefeld, Achen, Düren ꝛc.

Noch fehlt aber eine **stehende** Brücke zur ungehemmten Verbindung zwischen Cöln und Deuz, wozu die jetzige Schiffbrücke im Winter nicht ausreicht. (Vergl. damit auch Mannheim und Mainz.)

Folgendes war die Hafenbewegung von Cöln in den Jahren 1849 bis 1851:

im Jahr	zu Berg			zu Thal			Gesammt-Zu- und Abfuhr
	Zufuhr Ctr.	Abfuhr Ctr.	zusammen Ctr.	Zufuhr Ctr.	Abfuhr Ctr.	zusammen Ctr.	Ctr.
1849	1,578506	982284	2,560790	1,281441	383063	1,664504	4,225294
1850 [1]	1,685509	863395	2,548904	1,642504	274029	1,916533	4,465437
1851	1,933882	1,134712	3,068594	1,187135	274375	1,461510	4,530104

Ferner wurden auf dem Strom überladen:

	Zu Berg:	Zu Thal:	
1849	107627 Ctr.	421000 Ctr.	Zus. 528627 Ctr.
1850	90572 „	371094 „	„ 461666 „

Gesammtbewegung (mit der Ueberladung auf dem Strom)

im Jahre 1849 4,753921 Ctr.
1850 4,927103 „

	1849.	1850.
Darunter mit Dampfkraft:	547530 Ctr.	466323 Ctr.
Schleppkähnen:	555400 „	396061 „

---

1) Unter der Leitung der Commission eines Schifffahrts-Vereins waren in Cöln im Jahre 1850 folgende Rangfahrten von Segelschiffen eingerichtet, die durch 2 Dampfschlepper zu Berg befördert wurden.

	Schiffe	in Reisen,	und beförderten
nach Coblenz fuhren	6	42	50379 Ctr.
„ Trier	12	40	72535 „
„ Bingen	7	15	20154 „
„ Mainz	7	29	45284 „
„ dem Nieder-Main . .	8	20	50175 „
„ dem Ober-Main	14	37	106364 „
„ Mannheim	24	45	162021 „
„ Heilbronn	12	46	92155 „
„ Cannstadt	6	23	44748 „
	96	297	643815 Ctr.

Die Zahl der Schiffe betrug im Jahre 1850 9426:

nämlich: Zufuhr	6112 Schiffe	mit	3,328013 Ctr.
Abfuhr	3314 „	„	1,137424 „
	9426 Schiffe.		4,465437 „

Specielle Aufstellung des Hafenverkehrs zu Cöln.

Angekommen zu Berg:	1849	1850	1849.	1850.	1851.
	Schiffe-Zahl.		Centner-Zahl.		
mit Segelschiffen:					
von Rotterdam . . .	49	55	154960	181726	162829
„ Amsterdam . . .	30	42	77432	127596	109330
„ Belgien (Antwerpen)	7	6	7686	1934	51639
„ and. holländ. Häfen .	4	9	3986	8812	8417
„ Preuß. Häfen zwischen Emmerich und Cöln	349	351	823434	951956	888131
„ oberhalb Düsseldorf	180	214	7549	7210	8048
	619	677	1,075047	1,279234	1,228394
mit Dampfschiffen:					
der Rotterdamer Gesellsch.	246	288	47303	35853	33257
„ Amsterdamer „	128	113	42858	41187	32221
„ Düsseldorfer „	120	157	2377	3082	2772
„ Cölner „	113	49	17946	8834	12006
	607	607	110484	88956	80256
mit Schleppkähnen:					
von Rotterdam	56	52	217049	170508	407557
„ Amsterdam . . .	45	43	158224	119867	177844
„ holländischen Häfen .	10	14	17702	26944	39831
	111	109	392975	317319	625232
Zusammen zu Berg	1337	1393	1,578506	1,685509	1,933882

Angekommen zu Thal	1849	1850	1849.	1850.	1851.
	Schiffe-Zahl.		Centner-Zahl.		
mit Segelschiffen:					
von Häfen zwischen Coblenz und Cöln .	2077	2027	585922	721031	457844
" Häfen von Coblenz und der Mosel .	566	494	217633	224189	231453
" Häfen zwischen Mainz u. Coblenz (Inländische d.h. preußische)	128	89	28735	12289	19802
" Häfen zwischen Mainz u. Coblenz (Ausl.)	319	348	66016	76590	72505
" Mainz	57	118	48541	124521	40179
" dem Nieder-Main .	40	53	32078	70274	34373
" dem Ober-Main . .	37	60	34242	72293	35143
" dem Ober-Rhein zw. Mainz u. Neuburg	70	82	44396	74071	45211
" dem Neckar . . .	65	75	62038	75286	54800
" dem Oberrhein oberhalb Neuburg .	4	6	1778	1867	6672
	3363	3352	1,121379	1,452411	997982
mit Dampfschiffen:					
der Cölner Gesellschaft .	527	474	96646	90524	87200
der Düsseldorfer Gesellsch.	365	434	31630	48753	53946
der Rotterdamer (Niederländischen) Gesellsch.	201	259	31786	49708	47690
	1103	1167	160062	188985	188836
Zusammen zu Thal	4466	4519	1,281441	1,641396	1,187135
				und 1108 auf Flößen.	einschl. 317 Ctr. auf Flößen.

Abgegangen zu Thal	1849	1850	1849.	1850.	1851.
	Schiffe-Zahl.		Centner-Zahl.		
mit Segelschiffen:					
nach Rotterdam . . .	51	36	85404	59760	17486
„ Amsterdam . . .	12	11	19462	6800	15101
„ Belgien (Antwerpen)	43	24	84812	25931	26823
„ holländischen Häfen .	4	2	9819	6300	6141
„ Häfen zw. Emmerich und Düsseldorf .	86	85	28477	20784	50492
„ Häfen oberhalb Düsseldorf	94	150	5668	6898	7246
	290	308	228642	126473	123289
mit Dampfschiffen:					
der Rotterdamer Gesellsch.	149	180	15601	13465	14362
der Amsterdamer „	109	95	11598	14028	13574
der Düsseldorfer „	94	130	4664	6452	3588
der Cölner „	212	248	44210	34869	38035
	564	553	76073	68814	69559
mit Schleppkähnen:					
nach Rotterdam . . .	41	35	57739	55978	33397
„ Amsterdam . . .	29	22	15556	19514	44597
„ andern holl. Häfen .	1	2	53	3250	3533
	71	59	73348	78742	81527
Zusammen zu Thal	925	1020	383063	274029	274375
Abgegangen zu **Berg**					
mit Segelschiffen:					
nach Häfen zwischen Cöln und Coblenz . .	472	568	31430	45194	71899
„ Coblenz und der Mosel	116	111	138557	136041	163819
„ Häfen zwisch. Coblenz u. Mainz (Inländ.)	35	37	4130	5254	8596
„ Häfen zwisch. Coblenz u. Mainz (Ausl.)	16	29	9804	17696	14837
	639	745	183921	204185	259151

Abgegangen zu Berg	1849	1850	1849.	1850.	1851.
	Schiffe-Zahl.		Centner-Zahl.		
mit Segelschiffen:					
Uebertrag .	639	745	183921	204185	259151
nach Mainz	53	43	91102	39786	58204
„ dem Nieder-Main Frankfurt) . . .	26	21	48658	44844	45810
„ dem Ober-Main .	45	40	112711	96907	113399
„ dem Ober-Rhein bis Neuburg . . .	86	59	227454	148339	262198
„ dem Neckar . . .	63	68	106506	116575	143525
„ den Rheinhäfen oberhalb Neuburg . .	4	4	11021	4114	24626
	916	980	781373	654750	906913
mit Dampfschiffen:					
der Cölner Gesellschaft	751	865	152984	134974	163909
der Düsseldorfer „	147	239	23245	38375	27326
der Rotterdamer „	156	210	24682	35296	36564
	1054	1314	200911	208645	227799
Zusammen zu Berg	1970	2294	982284	863395	1,134712

Zur Vergleichung diene der Schifffahrtsverkehr von Cöln aus den Jahren 1845 und 1846:

Angekommen:

	Schiffe *).		Centner-Zahl.	
	1845.	1846.	1845.	1846.
zu Berg	1735	1818	1,649588	1,777569
zu Thal	4503	4989	1,645947	1,746509
	6238	6807	3,295535	3,524078

*) Hierin sind die Dampfschiffe und Schleppkähne mit inbegriffen.

Abgegangen:

	Schiffe.		Centner-Zahl.	
	1845.	1846.	1845.	1846.
zu Berg	1988	2239	1,124081	1,157559
zu Thal	1205	1247	301631	296326
	3193	3486	1,425712	1,453885

	1845.		1846.	
	Schiffe	mit Ctr.	Schiffe	mit Ctr.
Gesammt-Zufuhr	6238	3,295535	6807	3,524078
" Abfuhr	3193	1,425712	3486	1,453885
	9431	4,721247	10293	4,677963

Auf dem Strom wurden übergeschlagen:

1845.				1846.
zu Berg 59451 Ctr.	187976		216147	97000 zu Berg
zu Thal 128525 "				119147 zu Thal
	4,909223		4,894110	

Folgende Aufstellung gibt eine Uebersicht der zu Cöln angekommenen Haupthandelsartikel in den Jahren 1846, 1849 und 1850.

	Angekommen:					
	zu Thal.			zu Berg.		
	1846.	1849.	1850.	1846.	1849.	1850.
Eisen, fertiges . .	70103	18398	28415	10779	1106	—
" rohes . .	2040	2521	2035	17962	1496	2578
Blei	—	—	—	18556	4719	—
Salz	—	—	—	31746	39329	44479
Steinkohlen . . .	—	38736	17962	507282	755648	894748
Hausteine	280846	80837	100458	—	—	—
Mauer- und Pflastersteine . . .	389258	335093	465620	—	—	—
Mühlsteine . . .	—	—	12306		—	—

	Angekommen:					
	zu Thal.			zu Berg.		
	1846.	1849.	1850.	1846.	1849.	1850.
Traß und Tuffsteine	—	—	28803	—	—	—
Schiefersteine . .	—	—	14867	—	—	—
Bau= und Nutzholz	78750	5363	6540	—	—	—
Bretter	117094	37403	28526	—	—	—
Brennholz . . .	27506	32810	24127	—	—	—
Getreide: Weizen .	—	53983	38848	18095	165469	—
Roggen	—	12631	146886	465698	19692	—
Gerste .	—	33933	41379	27472	—	—
Mehl .	15638	9668	17403	—	—	—
Obst, frisches . .	12594	25491	—	—	—	—
Kartoffeln u. Gemüse	98156	25991	44827	—	—	—
Reis	—	—	—	15251	16955	46451
Rüböl	—	—	—	28097	1939	—
Anderes Oel . .	—	—	—	—	21684	—
Wein	133246	150584	152171	—	—	3383
Weingeist	—	—	—	42729	1865	—
Thran	—	—	—	40251	44755	—
Harz	—	—	—	—	13819	—
Rübsaat	—	—	—	—	13558	—
Häute	—	—	—	13711	17029	—
Glas	—	10039	—	—	—	—
Papier	11687	11392	—	—	—	—
Pottasche	—	7663	—	—	—	—
Wolle	4325	4629	7425	—	—	2135
Tabak . . , . .	—	21449	23250	26178	16471	13247
Farbholz	—	—	—	—	17076	—
Baumwolle . . .	—	—	—	—	4166	—
Twiste	—	—	—	—	4332	—
Caffee	—	—	—	76699	130400	75456
Zucker, roher . .	—	—	—	196740	285038	269868

Mehrere Lücken mußten aus Mangel zuverlässiger Zahlenangaben unausgefüllt bleiben.

Düsseldorf.

Düsseldorf, bis zum Jahre 1802 Festung, ist als Hafenplatz für die Fabrikbezirken des Bergischen Landes (Elberfeld, Barmen, Solingen, u. s. w.), mit denen es durch die Eisenbahn in unmittelbarer Verbindung steht, zu betrachten, (nebst Cöln.)

Folgendes war der Hafenverkehr zu Düsseldorf in den drei letzten Jahren:

	1849.	1850.	1851.
Zufuhr zu Berg:	Ctr.	Ctr.	Ctr.
von Rotterdam	239011	267467	250317
„ Amsterdam	62411	70454	72343
„ Antwerpen	8829	8738	19121
„ Dordtrecht	58435	47986	50120
„ Emmerich u. Zwischenorten	24656	19507	22755
	393342	414152	414656
Steinkohlen von der Ruhr .	118632	134242	116138
Salz von der Lippe, Steine rc.	25824	15316	106796
	537798	563700	637590
Zufuhr zu Thal:			
Handelsgüter	131990	188649	171518
Getreide	37180	151953	102051
Bauholz und Bretter . . .	78556	147569	168321
Bausteine, Obst, Kartoffeln rc.	187504	178799	201373
	435230	666970	643263
Gesammteinfuhr	973028	1,230670	1,280853*)

*) Darunter mit Dampfkraft im J. 1849 374509 Ctr.
1850 420626 „
1851 622742 „

Abfuhr zu Berg:			
Handelsgüter	54973	67963	73516
Getreide, Kartoffeln ꝛc. . .	2564	—	1550
Steinkohlen von der Eisenbahn	69674	166338	228207
	127211	234301	303273
Abfuhr zu Thal:			
Handelsgüter	63352	79254	98713
Getreide	7308	2240	1214
Steinkohlen von der Eisenbahn	3872	—	17920
Kalk, Holz, Bretter	25380	35067	27085
	99912	116561	144932
Gesammtausfuhr	227123	350862	448205
Gesammtverkehr (Ein- u. Ausf.)	1,255926	1,581541	1,729058
			in 4126 Schiffen.

	zu Berg	zu Thal.
Im Jahre 1845 war die Zufuhr	856010 Ctr.*)	679916 Ctr.
die Ausfuhr	70647 „	135723 „
	926657	815639
	Zusammen 1,742296.	

*) Darunter 446338 Ctr. Steinkohlen,
9384 „ Salz von der Lippe,
352271 „ Handelsgüter.

Duisburg.

Diese alte Reichs- und Handelsstadt, einst Mitglied der Hansa, jetzt Sitz eines Haupt-Steuer-Amts, ist in der neueren Zeit wieder sehr im Aufblühen, und hat im Steinkohlenhandel (rheinaufwärts) bereits Ruhrort überflügelt.

Die Stadt liegt eigentlich mehr an der Ruhr, als am Rhein, denn von der Ruhr ist sie bloß ¼ Stunde entfernt, vom Rhein aber ½ Stunde. Auch ist es erwiesen, daß in früheren Jahren die Ruhr die Mauern von Duisburg bespülte, wie noch aus den eisernen Mauerringen am Stapelthore (zum Befestigen der Schiffsseile) ersichtlich.

Ein Kanal führt oberhalb Ruhrort aus der Ruhr nach Duisburg, und ein zweiter Kanal (Rheinkanal) von Duisburg in den Rhein. Zwischen beiden Kanälen *) be-

*) Der Rheinkanal wurde in den Jahren 1828—30, der Ruhrkanal in den J. 1841—44 von zwei besonderen Gesellschaften auf Actien gebaut. Ersterer hat in der Sohle eine Breite von 24 F., der Ruhrkanal eine Sohlbreite von 42 F. Beide Kanäle sind so tief, daß sie bei jedem Wasserstande für die größten beladenen Schiffe fahrbar sind. Den Rheinkanal hinauf fahren die beladenen Rhein-

findet sich (zu Duisburg) der Ruhrhafen, ein großes Bassin mit 2 Schleusen, einer einfachen Sperrschleuse, und einer doppelten (Ruhrschleuse), die Sperrschleuse mit dem umgebenden Dammdeich schützen die Stadt vor Ueberschwemmungen, und Kohlenmagazinen zu beiden Seiten, wo die Ruhrorter Steinkohlen sortirt und gemischt (die magern mit den fetten) und weiter verschifft werden. Von diesem Bassin aus geht eine kleine Zweigbahn in die Cöln-Mindner Eisenbahn, womit sonach Duisburg in directer Verbindung steht und die Aussicht eines steigenden Handelsverkehrs hat.

Außer seinem Steinkohlenhandel besitzt Duisburg 3 bedeutende Tabaksfabriken mit Dampfmaschinen, und 3 kleinere, in denen 5 bis 600 Menschen beschäftigt sind. Darunter gehört namentlich die von Arnold Böninger u. Comp.

---

schiffe bis zur Stadt, wo die hauptsteueramtlichen Gebäude und Abfertigungsanstalten liegen, mit eisernem Krahnen und einer Wippe. Eine zweite Wippe dient als Hebemittel für die (zu Wasser) abgehenden Güter. Auf dem Schiffswerft am Rheinkanal (woselbst ein Krahn, der 800 Ctr. hebt) werden größere Rhein- und Dampfschiffe gebaut und reparirt.

Zwei andere Schiffswerfte gibt es am Ruhrhafen. Auf ihnen wird hauptsächlich der Bau und die Reparatur von Ruhrschiffen betrieben. Die Kohlenmagazine des Ruhrhafens enthalten zusammen einen Flächenraum von 5000 Ruthen. Die Ruhrkohlen werden in Ruhrschiffen von 2000 bis 2500 Ctr. nach Duisburg gebracht, und wenn nicht in die Magazine, sofort im Hafen in die zur Weiterbeförderung dienenden Rheinschiffe von Bord zu Bord übergeworfen. Mitunter fahren auch die Ruhrschiffe unmittelbar durch nach dem Rhein, namentlich die sogenannten Rüderchen, welche zur Rhein- und Ruhrfahrt geeignet sind. Durch den Ruhrkanal gehen im Durchschnitt der 5 letzten Jahre jährlich an 4000 Kohlenschiffe.

zu den größten am Rhein, die allein über 250 Arbeiter beschäftigt (für Cigarren und Rolltabak), und ein eigenes Seeschiff zwischen Newyork und Bremen für die Einfuhr ihrer Rohtabake unterhält (sie verarbeitet jährlich mehr als 30,000 Ctr. Tabak); ferner 2 große Zuckerfabriken mit 3 bis 400 Arbeitern (für Colonialzucker), die jedoch in den letzten Jahren, gleich den Cölnern, etwas abgenommen haben. Außerdem zählt Duisburg mehrere chemische Fabriken, 4 Baumwollfabriken und ein Hochofenwerk, die zusammen an 600 Arbeiter beschäftigen. Auch der Speditionshandel nach Holland und dem nördlichen Deutschland, und der Holzhandel ist daselbst von Bedeutung; letzterer wird von 6 Häusern betrieben, die eigene Holzschneidereien (Dampf- und Freisägen) besitzen.

Erwähnenswerth ist noch Duisburgs wohl fundirtes (protestantisches) Gymnasium mit ausgezeichneten Lehrern an der Spitze. Die alte Universität dieser Stadt ist aufgehoben.

Der Verkehr auf dem Rhein- und Ruhrkanal war im Jahre 1851 wie folgt:

a Rheinkanal. Es kamen nach Duisburg aus dem Auslande:

	59140	Ctr.	rohe amerikan. Tabaksblätter,
	68901	„	Rohzucker für Siedereien,
	24031	„	Caffee,
	306639	„	Gegenstände anderer Art.
	458711	Ctr.	
Inlande:	914600	„	(freier Verkehr)
Zusammen	1,373311	Ctr.	

am Schlusse 1851 lagerten in den amtl. Niederlagen 33219 Ctr.

An Eingangsabgaben (Zoll) wurden im Jahr 1851 erhoben 739732 Thlr. Pr. Crt.

b. Ruhrkanal. Die Anfuhr von Steinkohlen durch den Duisburger Ruhrkanal betrug im J. 1851 6,505231 Ctr.

im J. 1851	6,505231 Ctr.
pr. Eisenbahn	565660 „
	7,070891 Ctr.
Die Abfuhr von Steinkohlen betrug . . .	7,171832 „

Die Kohlenanfuhr durch den Duisburger Ruhrkanal betrug

im Jahre 1846 . .	3,022802 Ctr.
1847 . .	6,026512 „
1849 . .	5,678801 „
1850 . .	7,426208 „

Die Abfuhr aus den Magazinen zu Duisburg betrug

im Jahre 1846 . .	3,366374 Ctr.
1847 . .	5,757714 „

Die Steinkohlen aus den Landzechen des Essener Reviers kommen auf der Cöln-Mindener Eisenbahn an, werden auf der vorerwähnten Zweigbahn nach dem Ruhrhafen von Duisburg, und hier in die Magazine gebracht, oder sogleich von den Waggons in die Rheinschiffe überladen. Diese Kohlen sind fetter als die Ruhrkohlen und werden gewöhnlich hier mit den letzteren gemischt.

Ruhrort.

Dieser Hafen liegt an der Mündung der Ruhr in den Rhein und besitzt ein schön gemauertes Ufer, große Kohlenmagazine, Docks und Werften für den Schiffsbau, besonders für Dampfschiffe, Maschinenwerkstätten &c. Eine Dampffähre unterhält die Verbindung mit dem jenseitigen linken

Rheinufer (Homberg), von wo die Eisenbahn nach Crefeld in die Aachen-Düsseldorfer Bahn führt. Anfangs November 1852 wurden zu Ruhrort die ersten Versuche gemacht, um beladene Eisenbahnwagen überzuschiffen (von der diesseigen Bahn auf die jenseitige), die zur vollen Zufriedenheit ausfielen.

In Ruhrort haben bedeutende Kaufleute und Schiffsinhaber ihre Besitzungen, worunter sich besonders Franz Haniel (mit 3 Dampfschleppern), und die Ruhrorter Gesellschaft (mit 5 Dampfschleppern) auszeichnen.

Der Kohlenverkehr nach Holland ist von Ruhrort aus weit stärker als von Duisburg. Die Wasserfracht von Ruhrort bis Schiedam (unterhalb Rotterdam) beträgt bloß 1½ Sgr. vom Ctr. Dagegen schickt Duisburg mehr Kohlen rheinaufwärts. (S. weiter unten „Steinkohlenverkehr auf der Ruhr.")

Folgende Aufstellung zeigt den zunehmenden Güterverkehr auf der Ruhr in den letzten 3 Jahren (ohne Steinkohlen):

	1849.	1850.	1851.
Zufuhr	Ctr.	Ctr.	Ctr.
im Hafen von Ruhrort zu Thal	244979	528184	714799
zu Berg	362929	758550	761148
	607908	1,286734	1,475947
Abfuhr			
im Hafen von Ruhrort zu Thal	175744	217757	237817
zu Berg	34083	44260	121201
	209827	262017	359018
Gesammtzahl der Zu- und Abfuhr zu Berg und Thal . . .	817735	1,548751	1,834965

Die Zahl der zu Ruhrort angekommenen Schiffe betrug

im J.	1849	3376
	1850	4145

Die Gesammtschiffbewegung auf der Ruhr

im J.	1849	7317	Fahrzeuge
	1850	9720	„

Die Einnahme betrug

	an Ruhrschifffahrtsabgaben	an Hafengebühren
im J. 1849	Rthlr. 77440	Rthlr. 12490
1850	„ 103347	„ 15055

Ein großartiges Werk mit Maschinenfabrik, woselbst auch viele Locomotiven gebaut werden, befindet sich in der Nähe von Ruhrort (zu Sterkerade) mit 600 Arbeitern.

Die Eisenfabrikation in den Steinkohlenrevieren am preußischen Niederrhein (rechten und linken Ufer) ist seit 1851 sehr im Zunehmen, und die großen Hüttenwerke für Schienen, Bleche, Räder, Achsen, Eisenbahnwagen, Locomotiven, Dampfkesseln und Dampfmaschinen sind vollauf beschäftigt.

Wesel.

Wesel ist durch die Lippe (an deren Mündung es liegt) der Haupttrheinhafen für Westphalen. Eine 188 F. lange hölzerne Brücke von 6 Jochen, auf 2 steinernen Landpfeilern ruhend, führt hier über die Lippe. Der Hafenverkehr zu Wesel in den 3 letzten Jahren erhellt aus folgender Aufstellung:

	1849.	1850.	1851.
Ankunft zu Berg:	Ctr.	Ctr.	Ctr.
aus den Niederlanden (Rohzucker, Caffee, Thee, Baumwolle, Twiste, Oelsaat 2c.) . . .	107661	104381	133513
aus dem Inlande (Getreide, Steine 2c.)	7349	2966	5076
durch Dampfschiffe	15758	22171	23750
	130768	129518	162339
zu Thal:			
Steinkohlen, Steine, Kalk, Salz, Tannenholz, Bretter 2c. . .	485275	425858	580829
durch Dampfschiffe	28030	33238	35638
	513305	459096	616467
Gesammtzahl der Ankunft zu Berg und Thal	644073	588614	778806
Abgang zu Berg:			
Getreide, Salz, Rohzucker, Kaffee, Oel, Eisen 2c.	360254	217838	334688
durch Dampfschiffe	25285	28652	32025
	385539	246490	366713
zu Thal:			
Holz, Getreide, Gemüse . .	437120	509306	515650
durch Dampfschiffe	11307	8983	18418
	448427	517289	534068
Gesammtzahl des Abgangs zu Berg und Thal	833966	763779	900781
Gesammtverkehr . .	1,478039	1,352393	1,679587

Im Jahre 1845 kamen an	zu Berg	112607	Ctr.
	zu Thal	865990	„
gingen ab	zu Berg	421706	„ *)
	zu Thal	206615	„
		1,606918	Ctr.

*) Darunter 155135 Ctr. Salz aus der Lippe.

In die Lippe gingen von Wesel aus im Jahre

	1850.	1851.
	120525 Ctr.	118940 Ctr.

Darunter waren im Jahre 1850
34230 Ctr. Handelsgüter,
11880 „ Roheisen,
31571 „ Steine,
7719 „ Bretter,
7915 „ Leinsaat ꝛc.

	1850.	1851.
Aus der Lippe kamen zu Thal nach Wesel	704195 Ctr.	714944 Ctr.
Zusammen	824720 Ctr.	833884 Ctr.

Darunter waren im Jahre 1850
408600 Ctr. Holz (Eichen),
232694 „ Salz (in Säcken von 205 Pfd.)
47656 „ Getreide,
6311 „ Lohrinde ꝛc.

(Siehe weiter unten Güter-Verkehr auf der Lippe.)

Verkehr auf den Haupt-Nebenflüssen des Rheins.

(Neckar, Main, Lahn, Mosel, Ruhr und Lippe.)

Neckar.

Güter-Verkehr auf dem Neckar *).

Nach den Registern des Neckarzollamts zu Mannheim gingen zu Berg (den Neckar hinauf):

1840.	1841.	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
631938	772457	1,290300	932161	725753	1,048010	1,379222
kamen zu Thal (den Neckar herab):						
434200	443787	2,176195	1,776870	1,300124	1,716627	2,154909
1,066138	1,216244	3,466495	2,709031	2,025877	2,764637	3,534131

Im Jahre 1850 waren die wichtigsten Artikel auf dem Neckar:

bei der Thalfahrt:

164937 Ctr. Getreide.
14961 „ Mehl.
26071 „ Oelkuchen.
282876 „ Salz (im Jahre 1847: 320617 Ctr.).

*) Vergleiche damit Mannheim S. 44.

Bei der Thalfahrt:

12467 Ctr. gedörrtes Obst.
193469 „ Dunggyps.
897180 Steine zum Bauen.
49466 Steine, behauene (im Jahre 1847: 1,476500 Steine).
6455 Klafter Brennholz (im Jahre 1849: 5781 Klafter, im Jahre 1847: 7580 Klafter.)
708820 Stück Bordholz (im Jahre 1849: 487618 Stück), (im Jahre 1847: 752304 Stück).
3377 Stück Eichen-Stammholz (im Jahr 1849: 1435 Stück),
6763 Stück Tannen-Stämme (im Jahre 1849: 58311 Stück).

Bei der Bergfahrt:

59656	Ctr.	Kaffee	(im Jahre 1847:	29160 Ctr.).
307871(?)	„	Zucker	(„ „ „	84520 „).
1,348940(?)	„	Steinkohlen	(„ „ „	401030 „).
57944	„	Eisen	(„ „ „	68248 „).
5020	„	Eisenschienen.		
7333	„	Alaun.		

(Im Jahre 1847: 11735 Ctr. Tabak.)

Durch die Neckar-Dampfboote wurden im 1850 befördert zwischen Heilbronn und Heidelberg:

zu Thal	21500 Personen.	3769 Ctr. Güter.
zu Berg	9167 „	2909 „ „
	30667 Personen.	6678 Ctr. Güter.

Zwei neue Dampfboote kamen im Jahre 1852 hinzu. (S. vorher S. 51.)

Das erste dieser neuen Boote, die „Stadt Heilbronn", machte am 22. April 1852 seine Probefahrt von Heilbronn nach Heidelberg. Es ist 16 Fuß länger als die übrigen Neckardampfboote, auch etwas breiter.

Im Jahre 1851 beförderte die Neckar-Dampfschiff-Gesellschaft vom 2. März bis 8. December

in 385 Fahrten 37175 Personen,			
„ „ „ 15023 Ctr. Güter.			
Die Einnahme betrug für Personen	fl.	52870.	1.
„ „ „ „ Güter	fl.	5405.	56.
	fl.	58275.	57.

Ortsverkehr von Heilbronn.

Nach den Tabellen des Königl. Würtembergischen Hauptzollamtes kamen nach Heilbronn:

	1849.	1850.
auf dem Neckar zu Berg:	350743 Ctr.	457053 Ctr.
gingen ab zu Thal:	283038 „	437259 „
	633781 Ctr.	894312 Ctr.

Auf der Würtembergischen Eisenbahn kamen

nach Heilbronn im J. 1850	145869 Ctr.
gingen ab von „ „ „	358461 „
	504330 Ctr.

ohne die Eilgüter, und ohne den bedeutenden Landverkehr nach und von Franken, Baiern u. s. w., zusammen wohl über 500,000 Ctr.

Im Jahre 1847 kamen zu Berg 395312 Ctr. (in 620 Schiffen, 811 Nachen und 226 Dampfbooten), darunter im freien Verkehr 325380 Ctr.

Im Jahre 1847 gingen zu Thal 193306 Ctr. (in 309 Schiffen, 424 Nachen und 226 Dampfbooten), darunter im freien Verkehr 193232 Ctr.

Unter den angekommenen im Jahre 1847 waren:

5811	Ctr.	aus Amsterdam.
28672	„	„ Rotterdam.
78027	„	„ Cöln.
56225	„	„ Mannheim.
195856	„	landwirthschaftliche Rohstoffe 2c.

Unter den abgegangenen im Jahre 1847 waren:

4	Ctr.	nach	Amsterdam.
279	"	"	Rotterdam.
3686	"	"	Cöln.
7996	"	"	Mannheim.
176534	"	landwirthschaftliche Erzeugnisse ꝛc.	

Ausführlicheres hierüber und über den Verkehr zu Cannstatt von 1821 bis 1849, siehe meine „statistische Uebersicht der Neckarschifffahrt und Flößerei, Frankfurt 1850,“ woselbst auch die verschiedenen Flußgebiete angegeben sind.

Wie unternehmend die Heilbronner Kaufleute sind, geht daraus hervor, daß sie noch im Sommer 1852 eine directe Beurtfahrt nach Amsterdam eingerichtet haben.

Die Hasmersheimer Neckarschiffe fahren bis nach Holland. (S. Segelschifffahrt.)

Neckarzölle.

Im Jahre 1835 fand eine Uebereinkunft zwischen den Uferstaaten: Würtemberg, Großherzogthum Hessen und Baden, wegen Ermäßigung der Neckarzölle statt. Seitdem sind auf der würtembergischen und hessischen Flußstrecke die Zölle ganz abgeschafft, und der Neckarzoll nur noch von Baden erhoben worden (zu Neckar-Elz, Heidelberg und Mannheim). Vom 5. Jan. 1852 an hat Baden den Neckarzoll für Güter, welche der ganzen Gebühr unterliegen, zu Berg von 4 kr. auf 3 kr. und zu Thal von 3 kr. auf 4 kr. pr. Ctr. herabgesetzt.

Landwirthschaftliche Erzeugnisse sind frei oder doch nur sehr unbedeutend beschwert.

Main.

Der Main ist in Bezug auf Schiffbarkeit, Güterverkehr und Flößerei der bei weitem wichtigste Strom unter den Nebenflüssen des Rheins. Er wird von Mainz bis nahe an die böhmische Grenze (Bamberg) *) von Schiffen von 2000 Ctr. und darüber (bei gutem Wasserstande) befahren,

*) Bamberg besitzt 20 eigene Schiffe von 1000 bis 2000 Ctr., und 9 Schiffe von 2000 bis 2784 Ctr. Die großen Schiffe fahren im Frühjahre sehr oft mit voller Ladung nach Frankfurt und Cöln. Bamberg liegt eigentlich an der Regnitz, 3/4 St. von deren Ausmündung in den Main. Die Regnitz ist hier breiter wie der Main, oberhalb Bamberg aber nur für Kähne schiffbar. Der Main-Donaukanal fängt zu Bamberg an, berührt die fabrik- und gewerbreichen Städte Erlangen, Fürth und Nürnberg, und mündet zu Kehlheim (5 St. oberhalb Regensburg) in die Donau. (Ueber den Verkehr auf dem Main-Donaukanal s. Donau). Dieses Unternehmen hat sich, in Bezug auf Zufuhrerleichterung von Rohstoffen für den Gewerbbetrieb und Ackerbau, für Lebensmittel, Brennstoffe ꝛc., auf das schönste bewährt, und wird es ohne Zweifel noch mehr. Auch als Wasserverbindungsglied zwischen Rhein und Donau (Holland und Oesterreich) ist der Main-Donau-Kanal bereits von Wichtigkeit.

Im Jahre 1851 war die beförderte Gütermenge 2,243395 Ctr., im Jahre 1850 2,119009 Ctr. Auch die Holztransporte waren bedeutender. Es befuhren im J. 1851 109 Floße mehr als 1850.

Die Wasserfracht von Mainz nach Nürnberg beträgt für die höchste Tarifklasse 46 kr., nach Regensburg 52 kr. vom Ctr. (ohne Kanalgebühren), während die Landfracht bloß von Würzburg nach Regensburg 1 fl. 24 kr. pr. Ctr. beträgt.

eine Strecke von 49 d. M. (der Flußlänge nach), nämlich

von Bamberg bis	Schweinfurt	9	Meilen,
„	Kitzingen	5	„
„	Würzburg	4	„
„	Lohr	7	„
„	Aschaffenburg	13	„
„	Frankfurt	6	„
„	Mainz	5	„
		49	Meilen.

Den Main theilt man in

den Obermain, von Bamberg bis Würzburg,

den Mittelmain, von Würzburg bis Aschaffenburg, zuweilen auch nur bis Miltenberg,

den Untermain, von Aschaffenburg bis Mainz.

Zwischen Schweinfurt und Aschaffenburg macht der Main sehr große Krümmungen (besonders zwischen Carlstadt und Aschaffenburg), die wegen der hohen Uferberge zu beiden Seiten (am linken Ufer reichen solche bis Miltenberg) nicht umgangen werden können. Dagegen fanden am Obermain mehrere bedeutende Durchstiche statt. Auch bei Eltmann (oberhalb Schweinfurt) wurde ein 2800 F. langer und 45 F. breiter Kanal im J. 1836 zur Umgehung des Wehrs gebaut.

Hierüber, sowie über Flußbauten, Brücken, Tiefe, Gefälle 2c. habe ich mich bereits in meinem früheren Werke „Statistische Uebersicht der Mainschifffahrt und der Flößerei im J. 1840, nebst einigen Worten über Frankfurts Handel der Vorzeit und seine Messen. Mit einer Karte des Main-

stroms und des Main-Donau-Kanals. Frankfurt 1841" ausführlich geäußert, worauf ich hiermit verweise.

Schifffahrtshemmnisse im Main sind noch die Wehre zu Kitzingen und zu Würzburg. Auch ist noch ein Mangel an guten Winterhäfen zwischen Bamberg und Frankfurt fühlbar.

Main-Flußgebiete.

Der Main durchfließt größtentheils Bairisches Gebiet. Am rechten Ufer erstreckt sich die Bairische Grenze bis in die Gegend von Frankfurt (1 St. oberhalb Hanau); und am linken Ufer bis 1 St. unterhalb Aschaffenburg, mit dazwischen liegendem Badischem Gebiete, das sich von oberhalb Wertheim bis unterhalb Freudenberg (7 St.) hinzieht, Miltenberg ist wieder Bairisch.

Das Großherzogthum Hessen besitzt am linken Mainufer 12 St. Flußlänge, nämlich von oberhalb Seligenstadt bis zur Mündung des Mains (Mainspitze), mit Ausnahme des zwischenliegenden Frankfurter Gebiets von 2½ St., und eines kleinen zu Nassau gehörigen Antheils von ½ St. (gegen Höchst über, mit dem Dorfe Schwanheim).

Am rechten Ufer besitzt

das Kurfürstenthum Hessen 5 St. Flußlänge (von unterhalb Dettingen bis zur Mainkur);

die freie Stadt Frankfurt 2 St. (von unterhalb der Mainkur bis halbwegs Höchst;

das Herzogthum Nassau 6 St. (von oberhalb Griesheim bei Höchst, bis unterhalb Hochheim.

Kostheim, an der Mainmündung, gehört noch zum Großherzogthum Hessen (Mainzer und Casteler Rayon). Durch eine fliegende Brücke steht Kostheim in Verbindung mit dem linken Mainufer, als kürzester Weg zwischen Mainz und Darmstadt. Die Mündung des Mains beträgt an der Mainspitze (Mainz gegenüber) 960 F.

Mainzölle.

Zur Regulirung der Schifffahrts-Abgaben auf dem Main wurde im Jahre 1846 zwischen den verschiedenen Uferstaaten eine provisorische Uebereinkunft abgeschlossen, wonach vom 1. Juni 1846 an die bis dahin bestandenen Mainzölle auf folgende Sätze ermäßigt wurden:

	volle Gebühr vom Zoll-Ctr.	$^1/_4$ Gebühr vom Zoll-Ctr.	$^1/_{10}$ Gebühr vom Zoll-Ctr.
In Höchst (Nassau) . . .	$1^1/_4$ Kr.	$^5/_{16}$ Kr.	$^1/_{16}$ Kr.
„ Frankfurt	$1^1/_4$ „	$^5/_{16}$ „	$^1/_{16}$ „
„ Hanau (Kurhessen) .	$^3/_4$ „	$^3/_{16}$ „	$^3/_{80}$ „
„ Steinheim (Gr. Hessen)	$^1/_2$ „	$^1/_8$ „	$^1/_{40}$ „
„ Wertheim (Baden) .	$2^1/_2$ „	$^3/_4$ „	$^3/_{20}$ „

Von Mainz bis Würzburg betragen sonach die Mainzölle von den der vollen Gebühr unterworfenen Gütern $6^1/_4$ kr. pr. Ctr.

Von befrachteten Schiffen wird eine sogenannte Recognitionsgebühr (Schiffszoll) erhoben, nach der Größe der

Schiffe (nicht nach der Ladung, sofern diese 300 Ctr. und darüber beträgt):

Ladungsfähigkeit.	in Wertheim		in Steinheim		in Hanau		in Frankfurt		in Höchst	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
von 600 Ctr. und unter 1000 Ctr.	—	40	—	8	—	12	—	20	—	20
„ 1000 „ „ „ 1500 „	1	40	—	20	—	30	—	50	—	50
„ 1500 „ „ „ 2000 „	2	40	—	32	—	48	1	20	1	20
„ 2000 „ „ „ 2500 „	3	40	—	44	1	6	1	50	1	50
„ 2500 „ „ „ 3000 „	4	40	—	56	1	24	2	20	2	20
„ 3000 „ „ „ 3500 „	5	40	1	8	1	42	2	50	2	50
„ 3500 „ „ „ 4000 „	6	40	1	20	2	—	3	20	3	20
„ 4000 „ „ „ 4500 „	7	40	1	32	2	18	3	50	3	50
„ 4500 „ „ „ 5000 „	8	40	1	44	2	36	4	20	4	20
„ 5000 und darüber.	9	40	1	56	2	54	4	50	4	50

Baiern, das die größte Flußstrecke besitzt (über $^3/_4$ der schiffbaren Flußlänge), hat seine Mainzölle schon seit dem Jahre 1818 aufgehoben. Warum aber Baden für seine kurze Uferstrecke von 7 Stunden noch so hohe Ansätze macht (mehr als das Doppelte von Nassau und Hessen-Darmstadt, die doch weit mehr Flußgebiet besitzen), ist nicht wohl begreiflich. Im October 1851 wurde zwar der Wertheimer Zoll um $^1/_2$ kr. pr. Ctr. ($2^1/_2$ statt 3 kr.) ermäßigt, aber es ist dieß noch immer in keinem gleichmäßigen Verhältniß zu den übrigen Uferstaaten. Im Ganzen ist noch die untere Mainschifffahrt jährlich für mehr denn 100,000 Thaler

Preußisch belastet, (der Nassauische Main-Zoll zu Höchst betrug im Durchschnitt der Jahre 1802 bis 1845 fl. 46212. jährlich); eine Besteuerung, die nicht nur an sich sehr drückend, und in Bezug auf die freie Concurrenz der Eisenbahnen, sehr ungerecht, sondern auch besonders nachtheilig ist durch den Aufenthalt an den verschiedenen Zollämtern, und durch die Formalität der Erhebung. Nur zu Gunsten der Dampfschiffe sind einige wesentliche Erleichterungen eingetreten. Möchte doch die in den Staatsverträgen so oft ausgesprochene Freiheit der deutschen Ströme endlich eine Wahrheit werden!

Main-Dampfschifffahrt.*)

Auf dem Main fahren gegenwärtig (1852) 11 Dampfboote. Darunter befinden sich 9 Bairische oder Würzburger (7 für Reisende und Güter, und 2 bloß für Güter), nebst 3 eisernen Schleppkähnen zu 250 Ctr., ferner 2 Frankfurter (Gebr. Ohlenschlager, Delphin No. 1 u. 2 für Personen und Güter). Schleppdampfschiffe fahren in der Regel nicht weiter als bis Frankfurt herauf, und nur bei gutem Wasserstande. Von den 4 Bair. Passagierdampfbooten, die regelmäßig täglich zwischen Würzburg und Frankfurt (und Mainz) fahren, sind 3 mit oscillirenden englischen Doppelmaschinen versehen, aus der Fabrik von Penn u. Sohn in Greenwich (bei London). 1 Lokalboot fährt täglich zwischen Kitzingen und Würzburg, und eins täg-

*) Vergl. damit vorher Rheindampfschifffahrt.

lich zwischen Hanau, Frankfurt und Mainz. (Von Kitzingen bis Mainz rechnet man 76 Wasserstunden.) Seit 1852 geht auch ein bair. Maindampfschiff in den Oberrhein (nach Ludwigshafen), und eines in den Unterrhein (nach Cöln). Letzteres wöchentlich zweimal. Hauptstation Frankfurt.

Die 2 Frankfurter Dampfboote fahren 1) zwischen Frankfurt und Bingen, und 2) zwischen Frankfurt und Ludwigshafen. Diese beförderten im J. 1850

zwischen Frankfurt, Mainz u. Bingen	41575 Pers. u.	48932 Ctr. Güter	
„ Bingen, Mainz u. Ludwigsh.	19033 „ „	27451 „ „	
	60608 Pers. u.	76383 Ctr.	

(Jahresbericht für 1850 S. 10.)

Die Würzburger Dampfschifffahrtgesellschaft beförderte

im J. 1850 (durch 7 Boote)	104722 Pers. u.	71396 Ctr. Güter	
im J. 1851 (durch 9 Boote)[1]	130313 „ „	75896 „ „	(in 734 Fahrten).

Diese vertheilten sich im Jahre 1850 wie folgt:

			Fahrten.
zwischen Bamberg u. Schweinfurt	5317 Pers. u.	1739 Ctr.	(in 90)
„ Würzburg u. Kitzingen[2]	21019 „ „	786 „	(in 183)
„ Würzb., Frankf. u. Mainz	78386 „ „	68871 „	(in 326)
	104722	71396	

In den vorhergehenden Jahren war der Betrieb wie folgt:

im J. 1842	13773	Pers.	. . . .	in	102 Fahrten
1843	63572	„	u. 15883 Ctr. Güter	„	338 „
1844	89217	„	„ 27201 „ „	„	602 „
1845	103037	„	„ 38937 „ „	„	456 „
1846	117264	„	„ 41749 „ „	„	503 „
1847	117612	„	„ 58855 „ „	„	509 „
1848	84217	„	„ 42344 „ „	„	492 „
1849	84140	„	„ 55350 „ „	„	581 „

1) 2 sind bloß für Güter.

2) Im J. 1852 fuhr kein Boot zwischen Würzburg u. Kitzingen.

Nach der amtlichen „Darstellung der Verwaltungsergebnisse von dem Betriebe der Main-Dampfschifffahrt-Gesellschaft im Jahre 1851 (Würzburg im April 1852)" kamen auf den Schiffsdienst

im Jahre 1850	65315 Ctr. Steinkohlen im Preis von	44401 fl.
1851	67161 „ „ „ „ „	40177 „

Die 9 Dampfboote kosteten zusammen 321481 fl. 17 kr. Die 2 älteren Dampfboote „Therese" und „Ludwig" wurden im Jahre 1852 umgebaut. Der Kostenanschlag dafür betrug 26420 fl.

Ausgegeben waren im Ganzen von dieser Dampfschifffahrt-Gesellschaft Anfangs 1852 1862 Actien von 250 fl., zusammen 465000 fl.

Im Jahre 1852 fand eine bedeutende Zunahme der Güter statt. Vom Mai bis October 1852 wurden zu Frankfurt wöchentlich über 2000 Ctr. übergeschlagen, daher die Dampfboote nach und von Cöln künftig täglich gehen sollen.

Folgende Aufstellung enthält die Schifffahrtsbewegung auf der untern Mainstrecke (zwischen Frankfurt und Mainz) in den letzten 20 Jahren, nach den mir gewordenen Mittheilungen des Herzoglich Nassauischen Main-Zollamts zu Höchst, auf den Grund der Zollregister, wie sie bei dem Herzoglich Nassauischen Staatsministerium (Abtheilung der Finanzen) in Wiesbaden vorliegen.

Ueberblick aller Güter,

welche innerhalb der letzten 20 Jahre an der untern Mainzollstätte zu Höchst vorbeigingen, zu Thal wie zu Berg (ohne Floß- und Werkholz).

Jahr.	Wein.	Colonialwaaren und sonstige Kaufmannsgüter. 1. Klasse	2. Klasse	Güter 3. Kl. u. landwirthschaftliche Erzeugnisse.	Gesammtgüter-Zahl.	
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	
1831	88301	327476	263190	1,922063	2,501030	—
1832	115785	367401	183801	1,676723	2,343710	—
1833	94992	343491	171747	1,732684	2,342914	—
1834	121394	344874	172435	1,527564	2,166267	—
1835	121697	390680	195339	1,612558	2,320274	—
1836	151516	345363	172681	1,848447	2,518007	—
1837	100791	335662	176329	1,469476	2,099258	—
1838	94119	375570	187782	1,855525	2,512996	—
1839	97854	389032	194515	2,037030	2,718431	—
1840	95979	360787	180396	1,914963	2,552125	—
1841	111615	446465	223127	1,927631	2,708838	—
1842	104045	398625	199312	1,897495	2,599417	—
1843	120688	500864	250431	1,617759	2,489742	—
1844	83094	529338	264669	1,312071	2,189172	mit
1845	85981	489472	244229	1,516632	2,335714	Floßholz
1846	102412 [1]	—	—	—	2,597003	zusammen
1847	152861 [2]	—	—	—	3,379723	5,017872
1848	57852	—	—	—	2,597334	3,617697
1849	90113	—	—	—	2,963892	4,370218
1850	—	—	—	—	3,962223	5,980717
1851	—	—	—	—	3,270821	5,148278 [3]

[1] Im Jahre 1846 trat eine Aenderung in den Mainzöllen und in der Eintheilung der Güter ein; daher keine nähere Angaben mehr.

[2] Bei den Weinen im J. 1847 war viel 1846r; eben so im J. 1836 viel 1834r, als ausgezeichnete Jahrgänge für Speculation geeignet.

[3] Darunter waren

zu Thal	1,460889	Ctr.	im Jahre 1849.
	2,142651	„	im J. 1850 wor. 943752 Ctr. Getreide.
	1,215724	„	im Jahre 1851.
zu Berg	1,503703	„	im Jahre 1849.
	1,819572	„	im Jahre 1850.
	2,055097	„	im Jahre 1851 wor. bes. viel Getreide.

Dies ist als Ergebniß der Schifffahrt und der Flößerei auf der untern Mainstrecke (zwischen Frankfurt und Mainz) zu betrachten. Rechnet man dazu was in den Mainhäfen und namentlich in Frankfurt bleibt, und was die Taunus-Eisenbahn, seitdem der Güter-Transport auf dieser Bahn eingeführt ist, der Mainschifffahrt entführt, so kommt eine weit stärkere Zahl heraus. Im Jahre 1840 betrug die Menge der am Kurfürstlich Hess. Main-Zollamte zu Hanau vorbeigegangenen Handelsartikel und Holz 7,233019 Ctr. (nach amtlicher detaillirter Aufstellung. Siehe meine „Mainschifffahrt", S. 90).

Die Gesammtbewegung auf dem Main, einschließlich des Verkehrs zwischen den verschiedenen Mainhäfen, wird auf mindestens 10,000000 Ctr. jährlich geschätzt.

Zehnjähriger Güterverkehr auf der Taunus-Eisenbahn

(zwischen Frankfurt, Mainz, Biberich und Wiesbaden).

Jahr.	Ctr.-Zahl.	Schlachtvieh.	Baarschaften.	Personenzahl.
1842	34110	4795 St.	fl. 1,286681	809012*)
1843	40088	6069 „	„ 726869	744600
1844	60211	4800 „	„ 534186	743667
1845	103452	4797 „	„ 630046	739675
1846	161478	7192 „	„ 959802	797642
1847	336073	5458 „	„ 1,291511	742150
1848	255586	4426 „	„ 2,702641	677909
1849	312722	3490 „	„ 3,103586	725283
1850	342061	3881 „	„ 2,041918	776002
1851	351198	3296 „	„ 2,243066	805439

nebst 15585 Ctr. Reisegepäck im J. 1851.

Auf dieser Bahn sind 13 Locomotive im Dienst.

Die Gesammt-Einnahme betrug im Jahr 1851	fl. 490043.	50 kr.
Die Gesammt-Ausgabe „ „ „ „	fl. 280046.	13 kr.
Reinertrag	fl. 209997.	37 kr.

---

*) Im Jahr 1841 769551, Jahr der Eröffnung.

Von den im J. 1851 beförderten Personen reisten

mit der 1. Klasse	. . . . .	11808
2. „	. . . . .	94097
3. „	. . . . .	162249
4. „	. . . . .	537285
		805439 Personen.

Von den Frachtgütern i. J. 1851 fielen 130892 Ctr. auf Frankfurt,
111991 „ „ Mainz(Castel)
67191 „ „ Biebrich.

Der Güterverkehr auf der Taunusbahn würde, ohne dieselbe, größtentheils der Wasserstraße des Mains zufallen. Die Fracht auf der Taunusbahn beträgt bloß 1 kr. vom Ctr. auf die Wegstunde.

Stück- und Centner-Zahl

des an Höchst zu Thal vorbeigegangenen Floß- und Werkholzes.

	1847.	1848.
Bretter oder Borde (zu 15 Ctr. durchschnittl. pr. 100 St. gerechnet, im getrockneten Zustande)	5,175561 St. od. 776334 Ctr.	3,322466 St. od. 498369 Ctr.
Stämme (Eichen) zu 40 Ctr. pr. Stamm	6709 St. od. 268360 Ctr.	5843 St. od. 233720 Ctr.
„ Tannenmaste „ 10 Ctr. „ (od. Mastbäume)	983 St. od. 9830 Ctr.	694 St. od. 6940 Ctr.
Böden, gemeine, zu 50 Ctr. pr. Boden	7978 St. od. 398900 Ctr.	3313 St. od. 165650 Ctr.
„ Doppel-, zu 60 „ „	988 St. od. 59280 Ctr.	390 St. od. 23400 Ctr.
Pfähle, tannene, zu 10 „ pr. Tausf.	3,833855 St. od. 38338 Ctr.	1,853020 St. od. 18530 Ctr.
„ eichene, zu 30 „ „	1,573000 St. od. 47190 Ctr.	1,245000 St. od. 37350 Ctr.
Faßdauben (eich.) zu 50 „ „	228071 St. od. 11403 Ctr.	78135 St. od. 3906 Ctr.
Kleines Faßh. (tann.) zu 10 Ctr. „	102750 St. od. 1027 Ctr.	85708 St. od. 857 Ctr.
Werkholz	69487 Ctr.	31641 Ctr.
	1,680149 Ctr.	1,020363 Ctr.

	1849.	1850.	1851.
Bretter oder Borde	4,615944 St.	4,825260 St.	5,422401 St.
	od. 692391 Ctr.	od. 723789 Ctr.	od. 813360 Ctr.
Stämme (Eichen) .	6861 St.	11918 St.	8151 St.
	od. 274440 Ctr.	od. 476720 Ctr.	od. 326040 Ctr.
„ Tannenmaste	647 St.	867 St.	824 St.
(od. Mastbäume)	od. 6470 Ctr.	od. 8670 Ctr.	od. 8240 Ctr.
Böden, gemeine,	6987 St.	7314 St.	6237 St.
	od. 349350 Ctr.	od. 365700 Ctr.	od. 311850 Ctr.
„ Doppel-	634 St.	1020 St.	430 St.
	od. 38040 Ctr.	od. 61200 Ctr.	od. 25800 Ctr.
Pfähle, tannene,	2,168300 St.	2,450730 St.	2,845400 St.
	od. 21683 Ctr.	od. 24507 Ctr.	od. 28454 Ctr.
„ eichene,	753050 St.	909000 St.	913500 St.
	od. 22591 Ctr.	od. 27270 Ctr.	od. 27405 Ctr.
Faßdauben (eichene)	17193 St.	17720 St.	13325 St.
	od. 859 Ctr.	od. 886 Ctr.	od. 666 Ctr.
Kleines Faßholz . .	148299 St.	132840 St.	161152 St.
	od. 1482 Ctr.	od. 1328 Ctr.	od. 1611 Ctr.
Werkholz	29921 Ctr.	46500 Ctr.	49564 Ctr.
	1,437227 Ctr.	1,736570 Ctr.	1,592990 C.*)

Böden heißen am Main mehrere zusammengebundene Balken oder Tannenstämme. Ein gemeiner oder einfacher Boden enthält die dünnen Stämme (7, 8, 9, 10 St.) Ein Doppelboden die stärkeren Stämme (3, 4, 5 u. 6 St.)

Auf dem Neckar nennt man diese Böden „Gestöre".

Die Eichstämme werden gewöhnlich mit den Tannenstämmen zusammengebunden, da erstere, wegen ihrer Schwere, für sich allein nicht flößbar sind.

---

*) Dazu:	1850.	1851.
Brennholz	262868 Ctr.	262159 Ctr.
alte Fässer	8291 „	8500 „
neue Fässer	4185 „	4428 „
Holzkohlen	3871 „	7252 „
hölzerne Reife aller Art	2709 „	2128 „
	281924 Ctr.	284467 Ctr.

Folgende Hauptartikel gingen zu **Berg** aus dem Rhein in den Main, an Höchst vorbei:

	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Steinkohlen, Ruhrer	917426	911445	675466	969384	905090 [1])
„ Berbacher	14930	5272	18513	80358	102877
Wein [2])	142673	52051	83398	69681	65999
Mineralwasser . .	—	—	—	5892	—
Branntwein . . .	1886	925	1531	2082	2237
Zucker	162170	110243	102276	90807	104564
Syrup	3932	2097	3761	5831	5333
Kaffee	110326	65491	112908	91308	108712
„ Cichorien- .	—	—	—	—	590
Reis	15865	2278	9193	11773	23235
Tabak	14315	17498	19805	23504	15140
Oel (ohne Vitriol- und Terpentinöl)	11352	12998	16719	13536	15335
Thran	3692	3490	5694	4411	4519
Talg	931	756	1471	1372	1372
Harz	6288	8675	17806	11534	18278
Soda	10070	5099	8718	10001	11442
Schwefel	—	—	—	—	4158
Salzpotasche . . .	4017	1452	2352	980	25
Salz	6917	1963	2052	—	117 [3])

[1]) Der Verbrauch von Steinkohlen in der unteren und mittleren Maingegend ist jährlich im Zunehmen.

[2]) Die Weine, die nach Frankfurt und andern Mainstädten gehen, kommen jetzt meist aus der B a i e r i s c h e n R h e i n p f a l z, dann auch aus Rheinhessen und dem Nassauischen Rheingau. Die französische Weine kommen über Straßburg den Rhein herab; die Champagner meist zu Land (über Metz und Saarbrücken). Der größere Theil der dem Main heraufkommende Wein ist für Frankfurt bestimmt, mehreres auch für Offenbach.

[3]) Salz kommt jetzt meist per Achse und per Eisenbahn von Nauheim in der Wetterau nach Frankfurt.

	1847. Ctr.	1848. Ctr.	1849. Ctr.	1850. Ctr.	1851. Ctr.
Salpeter	—	—	—	—	1733
Alaun (in Blöcken)	2947	2250	2364	3012	2947
Apotheker und Materialwaaren . .	8829	6333	7334	13714	17969
Krämereiwaaren .	8108	8678	3886	1313	2009
Leder-u. Lederwaaren ²)	8464	9088	9571	9854	11013
Häute	3919	3710	5636	14238	12101 u. 675 z. Thal
Blech- u. Blechwaaren	13906	5809	5347	12972	14076
Eisen-u. Eisenwaaren	160887	122685	158372	66635	137036 ¹)
„ altes . . .	—	—	—	15015	24462
Stahl- und Stahlwaaren . . .	3325	690	988	2080	1556
Baumwolle und Baumwollenwaaren	—	—	—	—	5280
Zink und Zinkwaaren	—	—	—	2355	3600
Zinn (in Blöcken) .	3709	2346	4484	3924	4661
Blei „	4657	4455	5786	2384	4811
Eisensteine . . .	4585	12826	28512	55845	15741
Kalksteine	7750	500	—	—	—
Mühlsteine . . .	457	476	975	834	1848
Marmor, roher .	825	235	244	5785	1915
„ verarbeiteter	—	—	—	214	—
Backofensteine . .	1405	1611	380	1182	1602
Schiefersteine . .	31770	16268	20042	22586	28503
Kreide	1201	1386	760	1324	1504
Theer	4481	2398	2917	1190	6829
Hölzer, fremde, in Bl.	11217	7455	14183	21483	16364
Getreide	79201	2280	1918	87	173076
Mehl aller Art . .	—	—	—	193	1157
Kleesaamen . . .	—	—	—	1280	2917 u. 536 z. Thal
Obst, frisches . .	—	—	—	18914	26387 u. 352 z. Thal

¹) Darunter auch Schienen und Dampfmaschinen.

²) Sohlleder kömmt meist per Achse nach Frankfurt.

	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Fische, gesalzene .	—	—	—	3598	5191
Krapp	—	—	—	1952	1770
Glaswaaren . . .	—	—	—	5727	6781
Spiegel	—	—	—	3351	2615
Draht	—	—	—	5165	3610
Garne aller Art .	—	—	—	17651	15782

Im Spätsommer und Herbst 1851 kam wieder viel fremdes Getreide aus Holland, den Rhein und Main herauf, da die Preise dort billiger waren, als in den Rhein- und Maingegenden.

Zu **Thal** gingen aus dem Main in den Rhein, an Höchst vorbei, folgende Hauptartikel:

	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Getreide	130070	225557	488477	443752	139190 [1])
Hülsenfrüchte . .	2001	11903	16632	46791	9593
Kartoffeln . . .	2471	5601	5134	4935	15292
Obst, frisches . .	11693	78	432	—	352
„ getrocknetes .	1156	12876	5229	3625	1063
Wein	10188	5801	6715	6863	7655
Tabak	2921	1224	1000	2640	2643
Talg	1055	687	184	441	615
Bier	9686	7048	10301	12507	13608
Hopfen	—	—	—	—	438 u. 109 z. Berg
Wolle u. Wollewaaren	4572	1982	1863	3963	2469 u. 750 z. Berg
Eisen, verarbeitetes	—	—	—	—	3436
Eisenwaaren . . .	5009	1896	2266	24308	7073
Stahlwaaren . .	1841	1303	2166	2982	1682
Holzwaaren . . .	12671	10116	15562	19425	16821

---

1) Das meiste zu Thal gehende Getreide kommt aus Franken. Auch Bier geht jetzt viel aus Franken (Baiern) in den Rhein, ohne was in den Main-Städten Frankfurt, Offenbach und Hanau, bleibt.

	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Krämereiwaaren .	15676	16788	15086	13292	13303
Farbwaaren . . .	—	—	—	8192	10670
Apothekerwaaren (Droguerien) . .	5637	3349	5420	5299	3718
Salz-Potasche . .	5878	7425	4938	3055	579
Pfeifen- und Töpfererde od. Thonerde	20997	10103	19677	33476	27624
Eisenschwarz . . .	—	—	—	12467	14728
Steinwaaren . .	—	—	—	9906	10126
Porzellanwaaren .	—	—	—	2826	3015
Schiefertafeln (in Holzrahmen) . .	—	—	—	8653	8490
Schmelztiegel . .	—	—	—	7308	10671
Schmalte . . .	—	—	—	4749	2823
Seife	—	—	—	1348	1135
Oelkuchen und Mehl daraus	—	—	—	7002	9704
Sämereien . . .	—	—	—	6859	13972
Mineralwasser (nicht Nassauisches) . .	—	—	—	6450	6935
Braunstein . . .	41775	9691	16060	43414	25933
Schwerspat in Fässern	31450	18953	28496	42569	48256
„ unverpackt	2484	—	697	—	—
Kienruß	—	—	—	1084	1299
Eisensteine . . .	12249	43257	10289	38592	7805
Gips, roher (gemahlen u. ungemahlen)	34397	19915	22660	18200	32957
Gips, gebrannter .	10419	2091	1267	1218	8500
Dünger aller Art .	29248	21603	26990	30064	31208
Bausteine, unbeh. .	129471	69909	154449	89946	(?)
„ behauene und polirte . .	269198	130352	151158	213772	195388
Pflastersteine . . .	70671	32060	29970	40340	26821
Back- u. Ziegelsteine	18067	11809	15344	16820	19458
Mühlsteine . . .	650	105	833	170	265
Schleifsteine . . .	550	295	615	1119	688

	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Wetzsteine . . .	318	880	369	214	246
Rothstein (Röthel) .	883	1312	1605	1067	1067
Lohe, gemahlene und ungemahlene . .	—	—	—	8564	5274
Lumpen	—	—	—	5269	6112 u. 2020 z. Berg
Haare aller Art .	—	—	—	—	1111
Leimleder	—	—	—	—	2021 u. 4541 z. Berg
Glaswaaren . .	—	—	—	—	1870
Spiegel	—	—	—	1635	1065

Ortsverkehr zu Frankfurt a. M.

Der Hafen von Frankfurt hat seit 1836 ein schönes breites Steinufer erhalten (von der alten Sachsenhäuser Brücke an bis unterhalb des Leonhardsthors), mit 4 eisernen Krahnen und bedeckten Waarenschoppen. Der Freihafen (durch ein Eisengitter abgesondert) enthält die Revisionshallen und das neue Zollgebäude, mit dahinter liegendem großen Lagerhause (in der alten Karmeliterklosterkirche). Die Anzahl und Größe der im hiesigen Hafen liegenden Schiffe gibt ihm zuweilen das Ansehen eines Rheinhafens, namentlich durch die schönen großen Schiffe der Frankfurter Rheinschleppschifffahrt-Gesellschaft. Eine neue Fruchthalle ist unterhalb der Mainlust im Plane. Wünschenswerth wäre noch eine neue Brücke am Untermainthor, und eine Erweiterung der alten Brücke durch ein Eisengeländer, wodurch die 1½ Fuß dicke Brustmauer derselben wegfiel und die sehr engen Fußwege breiter würden.

Auch fehlt noch am jenseitigen Mainufer (unterhalb des Schaumainthors) ein gemauertes Steinufer und Krahnen für die in Sachsenhausen befindlichen Eisenguß- und andern Fabriken.

Die Menge der in Frankfurt in den Jahren 1849 und 1850 eingegangenen Waaren betrug:

im Jahre 1849 1,647252 Ctr. } ohne Getreide, Steinkohlen,
1850 1,813085 „ } Bau- und Brennholz,

der abgegangenenen Waaren

im Jahre 1849 1,263178 Ctr.
1850 1,482703 „ zuzügl. 469488 C. Durchgangsgut.

Von den im Jahre 1850 eingegangenen 1,813085 Ctr. kamen

zu Lande (durch Fuhren)	982769 Ctr.,	größtentheils aus dem nördl. und nordöstl. Deutschland,
zu Wasser	423325 „	darunter 167285 Ctr. a. Holland,
mit den Eisenbahnen	406991 „	
	1,813085 Ctr.	

Von den zu Wasser angekommenen fallen auf Segelschiffe 236556 Ctr.
auf Dampfschleppboote 156535 „
auf Dampfschiffe . . 30234 „
423325 Ctr.

Aus den Zollvereinsstaaten (freien Verkehr) kamen 1,569956 Ctr.
vom Auslande (unter Steuercontrole) . . . 243129 „
1,813085 „

Von den im Jahr 1850 abgegangenen

gingen zu Lande 853642 Ctr. (ebenfalls am stärksten in nördl. Richtung)
m. d. Eisenbahn. 348807 „ (darunter 168603 m. d. Main-Neckarbahn,
138203 „ d. Taunusbahn,
37201 „ d. Main-Weserbahn,
letztere hat seitdem in der Güterzahl bedeutend zugenommen).

u Wasser . 280254 „ Von diesen fallen auf Schleppboote 149376 Ctr.
„ Segelschiffe 101866
1,482703 Ctr. „ Dampfschiffe 29012
280254

Als reines Durchgangsgut erscheinen: 469488 Ctr., wovon 56176 im Hafen übergeschlagen wurden.

Zum Verbrauch wurden im Jahr 1850 verzollt:

52316 Ctr. Kaffee (Frankfurt sendet viel verzollten und unverzollten Kaffee nach Bayern und den beiden Hessen),
27706 „ Zucker, fast ausschließlich aus inländischen (Preußischen) Siedereien. Davon gingen von Frankfurt aus weiter
4852 Ctr. nach d. Großh. Hessen,
4194 „ „ Kurhessen,
4035 „ „ Baiern rc.
86758 „ Wein (worunter 6026 ausländischer); im Jahr 1846: 149527 Ctr., wegen des guten Jahrgangs (über 5200 Stückfaß vereinsländischer),
29648 „ Branntwein (worunter 847 Ctr. fremder),
27897 „ Tabak, roher u. fabric., darunter 5671 Ctr. ausländischer,
74742 „ Manufakturwaaren, darunter 31595 „ „

Zur Frankfurter Messe kamen im Jahr 1850:

	Ostermesse.	Herbstmesse.	zus. Ctr.
aus dem Vereinslande	45664 Ctr.	48546 Ctr.	94210
vom Auslande . . .	3414 „	3627 „	7041

Im Jahr 1847 betrug die Meßzufuhr

	Ostermesse.	Herbstmesse.	zus. Ctr.
in vereinsländ. Stoffen	55671 Ctr.	58773 Ctr.	114444
		im Jahr 1846	129819

Die oberhalb Frankfurt gelegenen Mainstädte Offenbach und Würzburg, als die wichtigsten nach Frankfurt, berühre ich hier nur flüchtig.

Offenbach

(1 Stunde oberhalb Frankfurt).

Diese blühende Fabrikstadt ist nicht nur die erste im Großherzogthum Hessen, sondern auch im Verhältniß zur Größe und Vielseitigkeit der Fabrikationszweige und Rührigkeit ihrer Fabrikanten (die

selbst in überseeischen Ländern ihre Agenten und Reisenden haben), eine der ersten in Deutschland.

Ueber deren Verkehr liegen jedoch noch keine amtlichen Angaben vor. Durch eine Eisenbahn (Zweig der Main=Neckarbahn) steht Offenbach mit Frankfurt und dadurch mit dem Norden und Süden von Deutschland, in Verbindung.

Würzburg.

Würzburg hat eine Winterhafenanlage, einen alten hölzernen und einen neuen eisernen Krahnen, und ein Lagerhaus für Güter, die vom Auslande kommen. Für inländische Güter fehlt aber noch ein bedeckter und gesicherter Raum, daher die Waaren am Ufer im Freien liegen müssen, eben so wie in Frankfurt (am Landungsplatze der Würzburger Dampfschiffe), wo man sie bei Regenwetter bloß mit einem Theertuch überdeckt.

Nach den Aufzeichnungen des Hauptzollamts zu Würzburg hatten die Segelschiffe auf dem Ober= und Mittelmain im Jahr 1850 an eigentlichen Handelsgütern nach und von den untern Main= und Rheinhäfen geladen:

zu Thal 139769 Ctr. (ohne Holz, Steine, Getreide, Fabrikwaaren, Glas, Pottasche, Eisen ꝛc.).

zu Berg 422326 „ (ohne Steinkohlen, Wein, Krüge ꝛc.)

Die Dampfschiffe nehmen auch auf dem Main jetzt immer mehr Güter mit (S. vorher Dampfschifffahrt).

Lahn.

Ueber die Schiffbarmachung der Lahn bis **Gießen** (bis Weilburg und Wetzlar ist sie es schon) wurde am 16. Oct. 1844 zwischen den Uferstaaten (Nassau, Preußen und Großherzogthum Hessen) ein Vertrag geschlossen, der aber bis jetzt noch nicht zur vollen Ausführung gekommen ist.

Bis zum 1. Januar 1850 wurden für die Lahnregulirung verausgabt: von Nassau . . . ungefähr fl. 600,000,
„ Preußen . . . „ „ 500,000,
„ Hessen-Darmstadt „ „ 200,000.

An der Lahn sind gegenwärtig 8 Schleusen: zu Löhnberg, Weilburg, Vilmar, Runkel, Limburg, Balduinstein, Nievern, Niederlahnstein (und zwei neue im Bau unterhalb Ems).

Die projektirte Eisenbahn, längs der Lahn, würde der Lahnschifffahrt bedeutenden Abbruch thun (auch für Steinkohlen und schwere Güter). Schon jetzt gehen bei niedriger Landfracht viele Güter aus dem Coblenzer Freihafen nach Limburg und Diez **auf der Achse**.

Im Jahre 1851 gingen auf der Lahn durch die Schleuse zu Niederlahnstein (an der Mündung der Lahn):

zu Thal	1,239938	Ctr.
zu Berg	264476	"
	1,504414	Ctr.

Darunter waren zu Thal:

10562	Ctr.	Getreide (fast ausschließl. Weizen) für Holland bestimmt. (Im J. 1850 36928 Ctr.)
46743	"	Mineralwasser (meist nach Holland). Manches geht auch zu Land nach Coblenz zur Weiterverschiffung.
157611	"	Masseln (aus den Eisenwerken zwischen Ems und Lahnstein).
561310	"	Eisenstein *).
416718	"	Braunstein.
7199	"	Blei (Blöcke), u. s. w.

zu Berg (Lahnaufwärts):

83430	Ctr.	Steinkohlen.
71123	"	Coaks.
41655	"	Gypsstein,
22589	"	tannene Bretter.
2127	"	Wein.
23538	"	Salz u. s. w.

---

*) Der Lahneisenstein geht in jährlich zunehmender Menge nach Frankreich, Belgien 2c., anstatt im Lande selbst verarbeitet zu werden wodurch viele Hände mehr beschäftigt würden. Auch Braunstein geht jährlich in großen Quantitäten aus dem Nassauischen nach Belgien, Frankreich und England. Der englische Braunstein ist von geringerer Güte als der Nassauische. Die Lahneisenerze überwiegen in der Regel die englischen und belgischen um 15 bis 20 pCt. Das niederrheinische Eisenwerk zu Borbeck an der Ruhr (bei Essen) verhüttet bloß Lahnerze, und nimmt mit jedem Jahre zu. Der Grund, warum Nassau nicht selbst sein treffliches im Ueberfluß vorhandenes Eisen verarbeitet, kann nur in den hohen Holzpreisen und dem theuern Bezug der Steinkohlen liegen, dem durch die längst projektirte Eisenbahn von Deuz in das Nassauische abgeholfen würde.

Auf der obern Lahn gingen im Jahre 1851 durch die Schleuse zu Weilburg: zu Thal 270298 Ctr., zu Berg 15418 Ctr. Durch die Schleuse zu Limburg: zu Thal 880631 Ctr, zu Berg 36661 Ctr.

Das Salz, das in die Lahn geht, kommt aus dem Neckar (Wimpfen). Colonialwaaren werden zu Coblenz aus den Rheinschiffen direct in die Lahnnachen überladen; desgleichen die die Mosel herabkommenden Gypssteine, die an der Lahn gemahlen und zum Düngen der Felder verwendet werden. Die Hauptausfuhr der Lahn besteht, wie neben bemerkt, in Eisenstein, Braunstein, Eisen, Mineralwasser, Getreide, Marmor (Nassauischem) 2c. In guten Obstjahren geht auch viel frisches Obst (Aepfel) aus der Lahn nach Mainz und Frankfurt.

Mosel.

Der Güterverkehr auf der Mosel war im Jahr 1851 wie folgt:

Nach den Ein- und Ausgangs-Abfertigungsstellen gingen

über Schengen-Perl	2025	Schiffe	mit	1,947383	Ctr.	zu Berg,
" "	2105	"	"	81058	"	zu Thal,
über Coblenz	588	"	"	474732	"	zu Berg,
"	869	"	"	1,003267	"	zu Thal,
zusammen	5587	Schiffe	mit	3,506440	Ctr.	

Zu Preußen	gehörten	4730	Fahrzeuge	mit	3,153404	Ctr.
" Frankreich	"	588	"	"	279564	"
" Luxemburg	"	269	"	"	73472	"
		5587	Fahrzeuge	mit	3,506440	Ctr.

Unter den im Jahr 1851 an Schengen-Perl vorbeigegangenen Gütern zu Berg befanden sich 1,915312 Ctr. Steinkohlen aus der Saar nach Metz. (Im Jahre 1850: 1,796660 Ctr.; im Jahre 1849: 1,423975 Ctr.)

Im Jahre 1849 gingen nach Coblenz:

zu Thal	137759	Ctr.	Steinkohlen (i. J. 1851: 251380 Ctr.),
	17372	„	Mosel- und Saarweine,
	18185	„	Schiefersteine,
	10156	„	Leder,
	14202	„	Lohrinde,
	23851	„	Eisen,
	104400	„	Gyps u. Kalk,
	58797	„	Weizen.

Zu Trier wurden abgefertigt im Jahre 1851:

zu Berg gehend	312424 Ctr.	(im J. 1845 171607 Ctr.*)
zu Thal „	964038 „	(„ „ 772240 „ **)
	1,276462 Ctr.	943847 Ctr.

(Vergl. damit „Coblenz“ und „Dampfschifffahrt“.)

Die Hafenbewegung zu Trier im Jahr 1850 war von ein- und ausgeladenen Waaren wie folgt:

Kaufmannsgüter aller Art .	66740 Ctr.
Branntwein	9680 „
Wein	23628 „
Obstwein	628 „
Steinkohlen	42150 „
	142880 Ctr.

---

*) Davon gingen 3129 nach Frankreich,
76258 „ Luxemburg,
92220 „ Preußen.

**) Davon kamen 4181 aus Frankreich,
362688 „ Luxemburg,
405370 „ Preußen.

Ruhr.

Steinkohlenverkehr auf der Ruhr.

(Vergleiche damit Ruhrort und Duisburg Seite 119 und Güterverkehr Seite 123.)

	rheinaufwärts: 1849.	1850.
	Ctr.	Ctr.
Abgang aus dem Ruhrorter Hafen	3,720600	4,714585
„ „ „ Duisburger „	4,989846	6,733023
	8,710446	11,447608

	rheinabwärts: bis zur holl. Grenze 1849.	1850.	nach Holland 1849.	1850.
Abgang aus	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
dem Ruhrorter Hafen	726190	798485	2,248580	3,096930
„ Duisburger „	557512	608600	131443	152790
	1,283702	1,407085	2,380023	3,249720

Die Gesammtausfuhr aus Ruhrort im J. 1851 betrug	8,217630 Ctr.
„ „ „ Duisburg „ „ „	7,171833 „
	15,389462 Ctr.

	nach Häfen zwischen Ruhrort u. Düsseldorf.	nach Düsseldorf und bis Cöln.
Davon gingen von Ruhrort	1,059870 Ctr.	69270 Ctr.
„ Duisburg	1,482785 „	1,045801 „
	2,542655 Ctr.	1,115071 Ctr.

	nach Cöln und bis Coblenz.	nach Coblenz und höher hinauf.
Davon gingen von Ruhrort	558555 Ctr.	2,551275 Ctr.
„ Duisburg	2,053793 „	1,606904 „
	2,612348 Ctr.	4,158179 Ctr.

Nahe an 1,000000 Ctr. gingen davon in den Main. Siehe S. 143.

An die verschiedenen Eisenbahnen wurden im Jahre 1850 abgesetzt: 7,091408 Ctr.

Die Menge der auf den Eisenbahnen abgeführten Kohlen war im Jahre 1850 weit stärker als 1849, nämlich an 2,000000 Ctr. mehr. Ueberhaupt müssen die Eisenbahnen auf den Kohlenverkehr zu Wasser bedeutend einwirken, wenn erst einmal das Eisenbahnnetz ganz vollendet sein wird. Auch die Anfahrt der Steinkohlen auf den Eisenbahnen nimmt jedes Jahr zu.

Auf der Cöln-Mindner Eisenbahn kamen im Jahre 1850

nach Ruhrort	1,434000 Ctr.
„ Duisburg	661077 „
	2,095077 Ctr.
und auf der Steele-Vohwinkler Bahn kamen nach Düsseldorf und Cöln .	1,652703 „
Zusammen	3,747780 Ctr.
Im Jahre 1849	3,094864 „

Ein großer Theil der Kaufleute zu Mülheim a. d. Ruhr schickt jetzt seine Kohlen nach Duisburg, von wo die Versendungen mittelst der Eisenbahn leichter zu bewerkstelligen sind.

Nach dem Oberrhein können die Ruhrkohlen seit der Vollendung der Verbacher Bahn nicht mehr concuriren. Die Cölner Dampfschifffahrt-Gesellschaft bezog bis zum J. 1850 für ihre Stationen zu Mainz und Mannheim im Durchschnitt jährlich an 500000 Ctr. Ruhrkohlen; seit dem verwendet

sie aber größtentheils Saarkohlen, weil diese sich weit billiger stellen *).

Noch mehr aber wie der Kohlenabsatz ist der Ruhrer Cokeabsatz nach dem Oberrhein bedroht durch die Saar-Cokes, womit jetzt fast ausschließlich die Badischen und Würtembergischen Bahnen versehen werden.

Die Production an der Ruhr nimmt nichts destoweniger jedes Jahr bedeutend zu, und die Grubenbesitzer daselbst bieten alles auf, um ihre Kohlen und Cokes billiger zu stellen. Die Gesammt-Kohlenproduction an der Ruhr betrug im Jahre 1849 15,559754 Ctr.

1850 20,849701 „

(Folglich im Jahre 1850 5,289947 Ctr. mehr als im Jahre 1849.)

Man zählt gegenwärtig an der Ruhr an 180 Steinkohlengruben. Davon lieferten im Jahre 1850:

61	Gruben im Revier von Essen .	10,625551 Ctr.
111	„ „ „ „ Bochum	8,577007 „

Außerdem wurden aus 2 Zechen bei Essen von der Kohlenhandlung M. Stinnes, in dessen Magazinen zu Mülheim, 432353 Ctr. zu Lande angefahren.

Die Mächtigkeit der Kohlenlager an der Ruhr reicht noch für Jahrhunderte aus.

---

*) Die Berbacher Bahn liefert jetzt den Centner gutes Fettgrieß nach Ludwigshafen und Mannheim zu 18 Kreuzer, welchen Preis die Ruhrorter Schiffer nicht einhalten können.

Zusammenstellung
der aus dem Ruhrorter Hafen in den letzten 20 Jahren abgegangenen Steinkohlen.

Jahr.	Gesammt-Ausfuhr.		Davon gingen nach **Holland** meist von Ruhrort aus.	
	Ctr.			Ctr.
1831	5,765955		1831	2,086290
1832	7,884675		1832	3,307725
1833	6,967275		1833	2,928405
1834	7,022925		1834	2,550420
1835	7,369920		1835	2,991975
1836	7,533675		1836	3,155515
1837 [1]	10,801545		1837	4,104000
1838	10,449630		1838	3,883350
1839	9,440195		1839	3,056105
1840	11,201460		1840	2,982225
1841	12,155595		1841	2,763660
1842	10,131690		1842	2,187930
1843	11,614335		1843	1,757971 [2]
1844	11,200125		1844	1,780965
1845	11,888985		1845	2,340930
1846	12,353480		1846	1,871550
		Aus **Duisburg**:		
1847	16,669889	5,757714 Ctr.	1847	2,554949
1848	13,505972	5,218442 „	1848	2,093715
1849	12,374171	5,678801 „	1849	2,380023
		und 7500 a. d. Rheinkanal.		
1850	16,104413	7,494413 Ctr.	1850	3,249720
		und 8240 a. d. Rheinkanal.		
1851	15,389462	7,171832 Ctr.	1851	3,303113 darunter von **Duisburg** 89768

Der Centner Ruhrkohlen wird zu 110 Pfund gerechnet, der Scheffel zu 106³/₄ Pfund. 4 Scheffel = 1 Tonne.

---

1) Nach dem Jahresbericht der Centralcommission für die Rheinschifffahrt für 1842 war die Gesammtzahl im J. 1836 7,911344 Ctr.
1837 11,848890 „

2) Die Abnahme nach Holland entstand durch die dortige Vergünstigung der englischen und belgischen Steinkohlen.

Lippe.

(Vergleiche damit Wesel.)

Die Lippe ist seit 1835 bis Lippstadt hinauf, 30³/₄ deutsche Meilen der Wasserstraße nach *), schiffbar gemacht, mit einem Kostenaufwande von 1½ Million Thaler, mittelst zwölf Schleusen, die sich von Wesel aufwärts an folgenden Orten befinden: zu Vogelsang, Dahl, Horst, Beckinghausen, Werne, Stockum, Hamm (Doppelschleuse), Heessen, Untrop, Keßeer, Benninghausen und Lippstadt.

Auch noch oberhalb Lippstadt, bis Boke, gehen kleine Fahrzeuge, die aber bloß Eisenerz für die Eisenhütte Westphalia bei Lünen herabbringen und etwas Holz. Auf diese obere Flußstrecke wird indessen so wenig Werth gelegt, daß sie nur nothdürftig unterhalten wird, um den Fluß nicht verwildern zu lassen. Größere darauf zu verwendenden Kosten würden mit dem geringen Verkehr daselbst in keinem Verhältnisse stehen.

Die gewöhnlichen Flußschiffe zwischen Lippstadt und Wesel sind 75 bis 78 Fuß lang, 13 bis 14½ Fuß breit, tragen auf 33″ Einsenkung 32 Lasten oder 1280 Ctr. Größere Schiffe von 110 Fuß lang und 19 Fuß breit fahren von Wesel bis zur 4. Schleuse Beckinghausen, und tragen auf 33″ Einsenkung bis zu 63 Lasten oder 2520 Ctr. (bei ¼ Ladung gehen diese Schiffe bloß 15″ tief).

*) Zu Lande beträgt die Entfernung von Wesel nach Lippstadt bloß 20 Meilen.

Letztre sind alle mit Verdeck versehen (mit Ausnahme der Holzschiffe). Unter den größeren Fahrzeugen, die bis Lünen (10 Meilen) hinauf fahren wo die Lippe durch die Seseke verstärkt wird, sind viele Rheinschiffe.

Die Lippe hat meist hinreichend Wasser, daher auch Schifffahrt und Holzflößerei fast das ganze Jahr hindurch dauern, außer bei Eisgang und Ueberfluthung.

In den drei letzten Jahren gingen in die Lippe, von Wesel aus:

im Jahre 1849 122186 Ctr.
1850 120525 „
1851 118940 „

meist Kaffee, Zucker, Wein, Eisen, Farbwaaren, Bretter ꝛc.

und zu Thal kamen der Lippe herab, nach Wesel:

im Jahre 1849 563766 Ctr., darunter 227985 Ctr. Salz, 257556 Ctr. Holz, 66537 Ctr. Getreide.
1850 704195 Ctr.
1851 714944 „ (151178 Ctr. mehr als im Jahre 1851 zu Thal gegen 1849).

Im Jahre 1845 war der Schifffahrtsverkehr zu Berg weit stärker, nämlich 270225 Ctr., darunter 94695 Ctr. Handelsgüter, 56589 Ctr. Roheisen, 41762 Ctr. Traß, 39536 Steine.

Dagegen der Verkehr zu Thal geringer, nämlich 622831 Ctr., darunter 336352 Ctr. Floßholz,
71042 „ Nutzholz,
150136 „ Salz,
16667 „ Eisenerz ꝛc.

Die Salzausfuhr ist im Zunehmen.

Das Salz kommt aus der Umgegend von Unna, von den Salinen Neusalzwerk, Salzkotten, Wesserkotten, Sassendorf, Werlhoppe und Königsborn, in Säcken von 205 Pfund und geht meist in die rheinischen Fabriken.

Das Lippeholz (Eichen) kommt aus dem Münsterschen und ist besonders in Holland beliebt, wohin es größtentheils geht.

Folgendes ist eine zehnjährige Zusammenstellung über den Eichenholz-Verkehr auf der Lippe, nach den Anmeldungen am Lippehafen zu Wesel:

1842	435220	Ctr.
1843	551947	"
1844	444342	"
1845	407394	"
1846	401112	"
1847	520380	"
1848	456071	"
1849	257551	"
1850	408600	"
1851	452750	"

also durchschnittlich während dieser Periode 435621 Ctr. jährlich.

Projektirter Lippe-Emskanal.

Schon längst lag es im Plan, die Ems mit dem Rhein (vermittelst der Lippe) zu verbinden; es ist aber bisher bei dem bloßen Entwurf geblieben. (In England und Amerika handelt man rascher als in dem bedächtigen Deutschland!)

Dieser Kanal sollte von Greven (an der Ems) bis Münster und von da zur Lippe geführt werden, so daß Flußschiffe und kleine

Dampfer von 15 Fuß Breite von Leer bis Münster ohne Umladung gelangen könnten. (Ein kleines Dampfboot mit 3 Schleppkähnen würde die Reise zwischen Leer und Wesel in 4 Tagen zurücklegen.)

Von Wesel bis Rheine rechnet man . . . . 24 M.
von Rheine b. Greven 3½ M., v. Greven b. Leer 20½, zus. 24 M. } 48 M.
(von Leer bis Emden sind es 4 M. zu Lande).

Darunter würden bloß 12½ M. Kanal (zwischen Greven und der Lippe), und die übrigen 35½ M. Flußschifffahrt sein. Die Steigung beträgt 70 Fuß, der Fall 50 Fuß.

Bremen versendet eine Masse schwerer Eisenwaaren aus Solingen, Remscheid und der Umgegend nach den Vereinigten Staaten,*) die zur Achse nach Pr. Minden gehen, von da auf der Weser nach Bremen und von Bremen durch Lichterschiffe nach Bremerhafen, also 3 Umladungen! Die märkischen Fabriken, verarbeiten dagegen mehrere Millionen Pfunde jährlich englisches und schottisches Roheisen, russisches Kupfer, schlesischen Zink, die jetzt noch ihren Weg über Holland nehmen, während über Emden und Leer namentlich englisches Roheisen sich 1 Rthlr. pr. Tonne billiger stellen würde, und durch diese billigere Beziehung des Roheisens in das Herz des Steinkohlenreviers, Deutschland in eisernen Schienen mit England concurriren könnte. Auch Rapssamen, den die Schleswig-Holsteinischen Häfen in Masse versenden, würden in ganzen Schiffsladungen in die Oelmühlen nach Neus und Cöln gehen.

Von der Donau bis zur Nordsee wäre sonach eine zusammenhängende deutsche innere Wasserstraße hergestellt, unabhängig von fremdem Einflusse.

Ob aber bei der bereits in Angriff genommenen neuen Eisenbahn, wodurch ebenfalls eine directe Verbindung mit Düsseldorf, Elberfeld und Cöln bewirkt wird, dieser Kanalbau nunmehr zur Ausführung kommt, ist sehr zu bezweifeln. Jedenfalls ist eine Eisenbahn, welche die Güter durch den Wüstensand zwischen Friesland

---

*) Hacken, Aexte, Pickel, verstählte Schaufeln, Hämmer, Heu- und Mistgabeln ꝛc. gehen zu 3½ Sgr. oder 11½ kr. das Pfd. aus der Grafschaft Mark und dem Bergischen besonders auch nach Süd- und Mittelamerika (Brasilien und Mexiko), theilweise sogar durch den englischen Zwischenhandel.

und Westphalen rasch und billig befördert und die werthvollen Kräfte der Emsgegend mehr in's Leben ruft, dem Kanalunternehmen vorzuziehen. Durch diese Eisenbahn werden die fabrikreichen Grafschaften Berg und Mark ihre Waaren (selbst Roheisen) aus England wohlfeiler über Emden und Leer beziehen, als über Antwerpen und Rotterdam, und die Mündung der Ems wird das beste deutsche Seethor für den deutschen niederrheinischen Handel abgeben, wie überhaupt dadurch ein größerer Aufschwung von Fabriken längs oder in der Nähe der Bahn herbeigeführt wird, und damit ein vermehrter Werth von Grund und Boden. Emden und Leer werden dann als ein Handelsplatz zu betrachten sein. Auch Osnabrück wird dann seine Ein- und Ausfuhr direct betreiben können, und sich wie Löwen oder Brüssel zu Antwerpen verhalten.

Ausführlicheres hierüber enthält die 4. Abtheilung dieses Werks „Ems, Weser und Oder," nnd die treffliche Abhandlnng von J. Brons (englischem Vice-Consul) „Ueber die Handels-Zustände der Ems-Häfen. 2. Auflage. Emden 1850."

Allgemeine

Uebersicht des Rheinschifffahrts-Verkehrs.

Im Jahre 1851	zu Berg Ctr.	zu Thal Ctr.	Total Ctr.
beim Rheinzollamte Altbreisach .	28	17273	17401
an der großen Brücke zu Strasburg	260	110085	110345
im Hafen von Straßburg . . .	104466	33601	138067
darunter mit Dampfkraft .	85800	11001	96801
im Hafen von Kehl	9444	11697	21141
" " " Freistett	5250	1871	7121
" " " (Marau Knielingen)	2396	4682	7078
" " " Leopoldshafen . .	131320	63575	194895
beim Rheinzollamte Neuburg. .	205322	82732	288054
darunter mit Dampfkraft .	29447	12440	41887
im Hafen von Speier	1786	3899	5685
" " " Ludwigshafen . .	328300	187652	515952
beim Rheinzollamte Mannheim .	931107	1,891084	2,822191
im Hafen von Mannheim . .	1,098569	357336	1,455905
beim Rheinzollamte Mainz . .	5,870426	2,263623	8,134049
im Hafen von Mainz	1,670950	971193	2,642143
beim Rheinzollamte Caub . .	6,832817	3,266881	10,099698
beim Rheinzollamte Coblenz . .	6,679705	4,229506	11,209211
darunter mit Dampfkraft .	6,293866	990899	7,284765
im Hafen von Coblenz . . .	668508	702220	1,370728
darunter mit Dampfkraft .	91617	88875	180492
im Hafen von Cöln	3,068594	1,461510	4,530104
darunter mit Dampfkraft .	933287	339922	1,273209
im Hafen von Düsseldorf . . .	940863	788195	1,729058
darunter mit Dampfkraft .	421430	201292	622722
Kohlentransport von Duisburg .	6,202153	969679	7,171832
" " Ruhrort .	4,238970	3,978660	8,217630
im Hafen von Wesel . . .	529052	1,150535	1,679587
Verkehr bei Wesel auf der Lippe	118940	714944	833884
beim Rheinzollamte Emmerich .	4,681551	6,842839	11,524390
darunter mit Dampfkraft .	3,575324	1,456449	5,031773

Uebersicht

des Antheils der verschiedenen Uferstaaten an der Rheinschiffahrt in den Jahren 1850 und 1851.

Im Jahr 1850	Zahl der Segelschiffe.	Deren Ladung nach Ctr.	Zahl der Dampfschiffe.	Deren Ladung nach Ctr.	Davon gingen nach Holland (über Emmerich) zu Thal u. zu Berg.	
						Ctr.
Preußen . .	12949	12,582552	5898	627215	3617 *	5,025760
„ . .	—	—	—	—	1083 †	133573
Großh. Hessen .	1012	1,748842	118	—	249 *	659589
Nassau . . .	2734	751675	—	—	37 *	103939
Baiern . . .	578	1,073619	141	2617	176 *	349376
„ . . .	—	—	—	—	75 †	1481
Baden . . .	631	860093	147	—	166 *	248081
Frankfurt . .	469	1,090952	147	—	210 *	533863
Niederlande .	4736[1])	5,185267	1401	885385	4049 *	4,541294
„ .	—	—	—	—	810 †	494239
Frankreich (Straßburg)	8	5923	—	—	—	—
Würtemberg (Neckar) .	46	67243	—	—	—	—
Schweiz (Basel)	29	3315	—	—	16 *	503 zu Thal.
	23192	23,369481	7852	1,515217	8520 * 1968 †	12,091698
Im Jahr 1851 war die Zahl	23655	22,715931	8615	1,599711		

Die mit einem * bezeichneten Ziffern bedeuten Segelschiffe, und die mit einem † Dampfschiffe.

1) Straßburger Schiffer kommen in neuester Zeit selten mehr den Rhein herab nach Holland, selbst nicht mehr nach Mainz. Die frühere Rangfahrt der Straßburger (französischen) Segelschiffe hat im Jahre 1851 gänzlich aufgehört. Was stromaufwärts nach Straßburg bestimmt ist, geht jetzt meist durch Schleppschiffe und Personendampfschiffe dahin.

Uebersicht

des Antheils der verschiedenen Uferstaaten an den im Jahre 1851 auf dem Niederrhein bei Emmerich und Coblenz vorbeigegangenen Gütern, nach Centnerzahl (ohne Holz).

Es passirten bei Emmerich:	zu Thal	zu Berg	bei Coblenz: zu Thal	zu Berg
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
	6,842839	4,681551	4,229506	6,979705
Hiervon durch				
holländische Schiffe	3,500313	1,321297	230951	460335
preußische "	2,710415	2,269341	2,552775	4,474295
hessische (Großh.) "	167975	287954	356914	510998
nassauische "	52640	28959	509090	225258
bairische "	122792	235098	278032	534702
badensche "	60231	152880	175613	388890
würtembergische "	1726	5598	20438	30102
frankfurter "	225434	380424	102092	351225
franz. (Straßb.) "	—	—	2183	3900
schweizerische "	1313	—	1418	—
	6,842839	4,681551	4,229506	6,979705

Darunter mit Dampfkraft (Schleppschiffen)

	an Emmerich vorbei:	an Coblenz vorbei:
	Ctr.	Ctr.
von der Cölner Gesellschaft	1,195497	892992
" " Frankfurter "	977191	662926
" " Düsseldorfer "	720234	245235
" " Mannheimer "	460476	555285
" " Ludwigshafner "	386592	670258
" " Mainzer "	299027	370069
" " Dordtrechter und Rotterdamer "	323960	310494
" " Ruhrorter "	—	1,116117
" Franz Haniel	21781	1,318314
" Mathias Stinnes . . .	10906	179473
	4,395664	6,321163
und mit Dampfschiffen . . .	636109	963602
	5,031773	7,284765

Zahl der Schiffe und Flöße,

die im J. 1850 an den Hauptrhein-Zollämtern vorübergingen.

In der Thalfahrt.

Rhein-Zoll-Ämter	Schiffe von												Flöße.
	50—300 Ctr.	300—600 Ctr.	600—1000 Ctr.	1000—1500 Ctr.	1500—2000 Ctr.	2000—2500 Ctr.	2500—3000 Ctr.	3000—3500 Ctr.	3500—4000 Ctr.	4000—4500 Ctr.	4500—5000 Ctr.	5000 Ctr. und darüber	
Breisach .	151	12	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19
Straßburg	169	80	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	631
Neuburg .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mannheim	86	1210	632	986	326	71	114	123	96	72	61	223	511
Mainz . .	775	878	839	1426	418	146	146	164	116	89	94	231	607
Coblenz .	960	723	1227	1870	432	167	309	555	339	244	160	430	176
Emmerich	57	268	684	768	529	301	399	419	246	143	136	397	95
	In der Bergfahrt.												
Mannheim	34	389	234	135	40	15	41	33	23	12	17	70	—
Mainz . .	328	1689	1086	1000	516	152	239	307	190	126	111	268	—
Coblenz .	1037	677	1203	1864	434	140	283	528	321	212	157	400	—
Emmerich	38	219	614	871	426	251	296	371	241	159	156	532	—

Handelsverkehr der Niederlande mit Deutschland auf dem Rhein.

Nach holländischen amtlichen Angaben war der Güterverkehr auf dem Rheine von und nach den Niederlanden über Lobith (dem holländischen Grenzzollamte, 1½ M. unterhalb Emmerich) in den letzten 20 Jahren, d. h. seit der Rheinschifffahrts-Convention (1831) wie folgt:

	zu Berg. Ctr.	zu Thal. Ctr.	Gesammtzahl. Ctr.	
1832	1,754803	4,823372	6,578175	mit Inbegriff des Floßholzes.
1833	1,459929	5,632515	7,092444	
1834	1,772180	5,850477	7,622657	
1835	1,856722	6,078806	7,935528	
1836	1,701372	6,528384	8,229756	
1837	2,023026	7,379822	9,402846	
1838	2,385002	7,408208	9,793210	
1839	2,276916	7,432127	9,709043	
1840	2,556296	7,478340	10,034636	
1841	2,962040	6,688340	9,650380	
1842	3,402669	5,904361	9,307030	
1843	5,181530	5,010105	10,191635	
1844	3,534419	4,326704	7,861123	
1845	3,087349	5,185112	8,272461	
1846	5,898511	4,850632	10,749143	ohne Floßholz.
1847	5,935755	5,009311	10,945066	" "
1848	2,897614	5,219857	8,117471	" "
1849	3,236233	6,171922	9,408155	" "
1850	3,385578	7,980400	11,365978	u. 2,091951 Ctr. Floßholz
1851	4,751272	6,854100	11,605372	u. 1,726049 " "

In den ersten 6 Monaten des Jahrs 1852 gingen an Lobith vorbei:

zu Berg 3,406503 Ctr. (gegen 1,386055 im J. 1851. 1. Jan. — 1. Juli)
zu Thal 2,902913 „ („ 3,104577 „ „ „ — „

Die Zunahme in der Bergfahrt war demnach sehr bedeutend.

Die Abnahme in der Thalfahrt nur gering.

Zur Vergleichung mit der vorhergehenden Tabelle diene folgende preußische Aufstellung aus Emmerich[1]), von 1838 bis 1851.

An Emmerich vorbei gingen:

	zu Berg	zu Thal	Gesammtzahl.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.
1838	2,371557	6,096657	8,468214
1839	2,361103	5,529413	7,890516
1840	2,560448	5,076867	7,637315
1841	2,962040	5,019856	7,981896
1842	3,381259	4,631113	8,012372
1843	5,159720	3,533955	8,693675
1844	3,672366	3,462685	7,135051
1845	3,240725	5,225000	8,465725
1846	5,745556	4,924609	10,670165
1847	6,150912	5,131262	11,282174
1848	2,951493	5,032058	7,983551
1849	3,114602 (in 3940 Schiff.)	6,328856 (in 4196 Schiff.)	9,443458
1850	3,473630 (in 4173 Schiff.)	7,989775 (in 4347 Schiff.)	11,463405
1851	4,681551 dar. mit Dampfkraft 3,575324	6,842839 dar. mit Dampfkraft 1,456449	11,524390 u. 58970 Cubikmeter hartes und weiches Holz.

[1]) Die alte Stadt Emmerich (einst in Handel und Schifffahrt bedeutend), jetzt der Sitz des letzten Preußischen Zollamts am Rhein, hat einen sehr guten Sicherheitshafen, einen massiven Quai mit Lagerhaus und 4 eisernen Krahnen.

Unter den in den Jahren 1849 und 1850 an Lobith vorbeigegangenen Waaren befanden sich folgende Hauptartikel:

Zu Berg:	1849.	1850.
	Ctr.	Ctr.
Kaffee	470296 [1])	379452
Zucker, Roh-	451785 [2])	352203
„ raffinirter	39869	—
Baumwolle	235081	144382
Twiste	129257	97486
Baumwollene Strumpfwaaren	9785	—
Roheisen	296062	804207
Verarbeitetes Eisen	33623	—
Tabak	114538	98482
„ verarbeiteter	11316	—
Oel, einschließlich Palmöl .	131367	116845
Thran	110907	85729
Häringe	44877	35887
Stockfische	12591	—
Harz	50149	64137
Schwefel	77462	73860
Salpeter	27059	—

1) Davon gingen 15648 Ctr. nach Wesel.
420 „ „ Neus.
16103 „ „ Düsseldorf.
19404 „ „ Duisburg.
56215 „ „ Cöln.
15764 „ „ Coblenz.
27090 „ „ Mainz.
33590 „ „ Frankfurt.
120504 „ „ Mannheim.
6928 „ „ Ludwigshafen.
10108 „ „ Heilbronn.

2) Davon gingen 13836 Ctr. nach Wesel.
19833 „ „ Düsseldorf.
70819 „ „ Duisburg.
305209 „ „ Cöln.
37003 „ „ Mannheim.

zu Berg:	1849.	1850.
	Ctr.	Ctr.
Pottasche	34939	—
Häute	30745	60425
Zinn.	22911	—
Blei	5740	—
Rohkupfer und Messing . .	11388	—
Farbhölzer	81136	—
Feine Tischlerhölzer. . . .	17353	—
Farbwaaren	56822	71388
Reis	55702	93548
Sämereien	114351 [1])	105123
Krapp	36490	56165
Indigo	15413	—
zu Thal:		
Steinkohlen	2,295699	3,395077
Pflastersteine	212945	247469
Braunstein	289684	268298
Tuffsteine	344993	438016
Mühlsteine	39154	—
Schwerspat	19675	—
Pfeifenerde	157907	—
Töpferwaaren	13967	—
Eisen- und Stahlwaaren . .	93612	289137
Lohrinde	20884	—
Tabak (Pfälzer)	25143	—
Kleesaamen	12287	—
Leimkuchen	53526	—
Syrup	14705	—
Südfrüchte (trockne) . . .	23484	—
Wein	49965	52595 [2])

[1]) Darunter waren 28928 Ctr. Leinsaat, 67939 Ctr. Rübsaat, 14522 Ctr. Mohnsaamen.

[2]) An Emmerich gingen vorbei Weine:

	1849.	1850.
zu Thal	47335 Ctr.	55713 Ctr.
zu Berg	14318 „	17758 „
Zusammen	61653 Ctr.	73471 Ctr.

zu Thal:	1849.	1850.
	Ctr.	Ctr.
Mineralwasser	44104	51397
Krüge, leere	67812	—
Kartoffel	487365	387565
Weizen	199993[1])	1,404994
Buchweizen	27727	—
Roggen	129279	160656
Gerste	40945	17788
Mehl	25023	93964
Eichenholz	857792	—
Tannenholz	464157	—
Faschinenholz	27646	—
Brennholz	43714	—

Im Jahr 1846 kamen zu Berg:

	von Amsterdam.	von Rotterdam.
	Ctr.	Ctr.
Kaffee	237192	121807
Zucker	—	116089
Rohzucker	217349	—
Melis	20430	—
Candis	2848	—
Tabak, roher	59006	34648
„ fabrizirter . . .	2694	—
Baumwolle	48866	—
Reis	25598	54058
Eisen	—	140111
Getreide	1,394227	440932

Amsterdam ist der Hauptmarkt für ausländisches Getreide in Holland; aber auch Rotterdam ist jetzt ein bedeutender Platz dafür, namentlich für Getreide vom schwarzen Meer &c., (dessen Hauptmarkt jedoch London ist). Der Weizen von

[1]) Nach dem Jahresberichte der Rhein=Central=Commission für 1850 gingen im Jahre 1849 an Emmerich vorbei 1,162714 Ctr. Weizen. Mehreres vom Jahre 1850 mußte, wegen fehlender Zahlen, unausgefüllt bleiben.

Odessa hat sich in den letzten Jahren so sehr verbessert, daß er dem rheinischen gleichkommt. Im Jahr 1847 war die Getreideverschiffung rheinaufwärts noch weit stärker, als im Jahr 1846, nämlich 65172 Last oder 3,128256 Ctr. (die Last zu 24 Malter oder 48 Ctr. gerechnet); im Jahr 1848 37525 Last. Eben so bestand die Zunahme des Verkehrs zu Berg im Jahr 1851 wesentlich in Getreidetransporten.

Zu Hollands-Hauptausfuhr-Artikel gehören noch immer Kaffee und Zucker.

Die Gesammt-Einfuhr von Kaffee in Holland betrug:

in den Jahren	1846.	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.
	Million Pfd.	Million Pfd.	Million Pfd.	Million Pfd.	Million Pfd.	Million Pfd.
in Amsterdam	48½	62¼	49¾	65¼	44½	49½
in Rotterdam	44¼	48	46	53¼	31½	45½
	92¾	110¼	95¾	118½	76	95

In Antwerpen, Hamburg und Bremen war die Einfuhr in den gleichen Jahren wie folgt:

in Antwerpen	17	29½	36¾	33¼	25	26¾
in Bremen	12½	14½	13¾	15¼	10½	14
in Hamburg	65	76½	79½	75¼	62½	79¼
	94½	120½	130	123¾	98	120

Die Gesammtzahl der Einfuhr von Kaffee in Holland, Antwerpen, Hamburg und Bremen betrug in den Jahren:

1846.	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.
Mill. Pfd.	Mill. Pfd.	Mill. Pfd.	Mill. Pfd.	Mill. Pfd.	Mill. Pfd.
187¼	230¾	225¾	242¼	174	215

Die niederländische Handelsmaatschappey verkaufte:

im Jahre	1849	902007	Ballen Kaffee.
	1850	667863	„ „
	1851	739123	„ „

Die holländische Gesammt-Ausfuhr betrug:

von Rohzucker im Jahre	1849	52 8/10	Millionen Pfd.
" " " "	1850	45 8/10	" "
" " " "	1851	47 2/10	" "
von raffin. Zucker " "	1849	94	" "
" " " " "	1850	117	" "
" " " " "	1811	115	" "

Von Rohzucker gingen:

	von Amsterdam ab:		von Rotterdam ab:		
	seewärts	rheinwärts	seewärts	rheinwärts	Zusammen
im Jahre	Pfd.	Pfd.	Pfd.	Pfd.	Pfd.
1849	11,400000	21,800000	6,600000	14,000000	52,800000
1850	10,200000	21,200000	3,800000	10,600000	45,800000
1851	4,600000	24,200000	3,200000	15,200000	47,200000

Die Gesammt-Ausfuhr von raffinirtem Zucker *) war:

	1849.	1850.	1851.
aus Amsterdam:	Pfd.	Pfd.	Pfd.
Melis und Lompen	64,000000	82,000000	67,000000
" in Papier .	9,500000	19,000000	30,300000
Candis	3,500000	2,300000	2,200000
Bastarde	1,400000	2,300000	1,800000
Syrup	160000	184000	472000
ungefähr	79,000000	106,000000	102,000000
aus Rotterdam:			
Melis und Lompen	13,800000	11,000000	12,300000
" in Papier .	200000	250000	200000
Candis	710000	604000	844000
Bastarde	740000	176800	504800
Syrup	—	—	—
ungefähr	15,000000	12,000000	14,000060

In niederländischen Raffinerien wurden zusammen verarbeitet:

72,700000 Kilogr.	84,600000 Kilogr.	84,600000 Kilogr.
od. 145,400000 Pfund.	od. 169,200000 Pfund.	od. 169,200000 Pfund.

*) Holländischer raffinirter Zucker geht wenig mehr den Rhein hinauf wegen des deutschen Zolls, der zum Schutze der inländischen Siedereien für nöthig befunden wurde.

Durchfuhr durch Holland
nach und von den deutschen Zollvereinsstaaten im Jahre 1849, nach holländischen amtlichen Angaben [1]).

Die Gesammt-Ausfuhr aus Holland in den Zollverein betrug im J. 1849 dem Werthe nach 81,194522 fl.
(im J. 1846 94,118511 fl.)[2])

Davon kamen aus dem niederländischen freien Verkehr	29,644938 „
blieben zur Durchfuhr, vom Auslande	51,549584 fl.

Diese vertheilen sich auf folgende Länder:

aus Großbritannien kamen (ohne Colonien)	30,132059 fl. [3])
„ den Ver. Staaten von Nord-Amerika	3,858886 „
„ Java	8,382558 „
„ Belgien	2,065164 „
Uebertrag	44,438667 fl.

---

1) S. Statistik van den Handel en de Sheepvaart van het Koningrijk der Nederlande. 's Gravenhage 1850. Fol.

2) Außer diesen 94,118511 fl. gingen für

10,281552 „	nach	Hamburg.
2,553373 „	„	Oesterreich.
1,996226 „	„	Hannover.
984298 „	„	Bremen.
62031 „	„	Lübeck.
319365 „	„	Mecklenburg.

Zus. im J. 1846 110,315356 fl. nach deutschen Staaten.

3) Nach den englischen Zollregistern gingen im Durchschnitt der letzten 5 Jahre (1845—1850) über £ 3,600000 od. fl. 42,000000 jährlich nach Holland, und über £ 1,500000 od. fl. 18,000000 nach Belgien. Der größere Theil davon (nahe an 3/4) war zur Durchfuhr in den Zollverein und einiges nach der Schweiz bestimmt. Genau ist diese Durchfuhr nicht zu ermitteln, weil in England bei der Verschiffung bloß die Häfen angegeben werden, wohin das Gut direct geht.

Uebertrag . .	44,438667	fl.
aus Frankreich	1,945077	„
„ Brasilien	966496	„
„ Neapel und Sizilien . .	694083	„
„ Norwegen	665848	„
„ Oestreich (Triest u. Venedig)	553739	„
„ Rußland	348296	„
„ Venezuela	288079	„
„ Hannover	11136	„
„ Hamburg	113826	„
„ Bremen	132555	„
„ brittischen Colonien . .	8957	„
„ China	36175	„
„ Cuba	142171	„
„ Spanien	134164	„
„ Portugal	57602	„
„ Hayti	72874	„
„ Peru	65867	„
„ Rio de la Plata	61067	„
„ Surinam	13412	„
von den Japanischen Inseln .	107735	„
aus der Türkei	37574	„
„ Odessa	111	„
„ Sardinien	34369	„
„ Toskana	44641	„
„ Schweden	59762	„
„ Curacao	31111	„
von der Küste von Guinea .	34610	„
aus andern Ländern	449580	„
	51,549584	fl.

Die Gesammt-Einfuhr in Holland aus dem Zollverein betrug in gleichem Jahre (1849) 50,336319 fl., oder, nach späterer Berichtigung . . . . 49,936319 fl. [1])

Von dieser Einfuhr waren zum innern Verbrauch in Holland declarirt . . . 23,885378 „

folglich blieben zur Durchfuhr und Niederlage (von der Gesammt-Einfuhr) . . 26,050941 fl. [2])

An Transitgütern erhielt sonach Deutschland durch Holland (meist über Rotterdam) [3]) den Rhein herauf im Jahr 1849 für 25,498643 fl. mehr zu Berg, als es den Rhein hinab, zu Thal, durch Holland ausführte. Zieht man von der directen Ausfuhr aus Holland in die deutschen

---

[1]) Davon kamen für 44,299682 fl. den Rhein herab (landwärts).
5,636637 „ (seewärts).

[2]) Davon gingen nach Großbritannien für 16,858109 fl.
„ Frankreich „ 4,319045 „
„ der Insel Java „ 1,209513 „
„ den Ver. Staaten „ 661713 „
„ Belgien „ 467282 „ u. s. w.

(Der Hauptgüterzug zwischen Deutschland und Belgien geht auf der Cölner Eisenbahn.)

[3]) Obgleich Rotterdam unter niederländischer Herrschaft und abgesondert von Deutschland erscheint, so ist doch dieser Hafen in commerzieller Beziehung mehr als ein deutscher Hafen zu betrachten, denn der größte Theil der Waaren geht nach Deutschland oder kommt von dort, theils zum innern Verbrauch in Holland, theils und am meisten zur Weiterverschiffung, daher auch der Durchgangshandel von jeher Rotterdams Hauptverkehr bildete.

Zollvereinsstaaten die directe Einfuhr in Holland aus dem Zollvereine ab (worunter bloß dasjenige zu verstehen, was aus Holland selbst kommt oder daselbst verbraucht wird), so stellt sich folgendes Ergebniß heraus:

Die holländische Ausfuhr betrug rheinaufwärts	fl. 29,644938
„ Einfuhr „ rheinabwärts	„ 23,885378
bleibt demnach eine Handelsbilanz zu Gunsten der Niederlande von	fl. 5,759560

d. h. als Ertrag des holländischen Colonial- und Eigenhandels mit Deutschland im Jahr 1849.

In früheren Jahren war dieser Gewinn für Holland noch weit bedeutender, weil es damals den Caffee- und Zuckerhandel fast ganz allein in Händen hatte, was jetzt nicht mehr der Fall ist, obgleich es in Java-Caffee, durch seine ostindischen Besitzungen und durch seine genauen Sortirungen dieses Artikels, noch fortwährend ein großes Uebergewicht besitzt.

Die Durchfuhr selbst ist für Holland gewinnbringend. Bis zum 1. Januar 1852 mußte alles in Rotterdam und Amsterdam umgeladen werden (nur die 2 directen Cölner Seeschiffe waren davon ausgenommen).

Holland ist zugleich als Niederlage vieler überseeischen Produkte zu betrachten, und besonders auch, wie bereits oben bemerkt, von Getreide.

Was in die Schweiz aus Holland geht (über Mannheim und Ludwigshafen), ist meist Transitgut, d. h. Güter, die durch Holland transitiren. Nach Strasburg geht von Holland aus im Ganzen nicht viel.

Durch den neuen Vertrag zwischen Preußen und Holland vom 1. Januar 1852 sind im directen Verkehr mit Holland mehrere Erleichterungen eingetreten, namentlich in Bezug auf Rheinweine, Seide-, halbseidene und Wollewaaren, die jetzt in Holland größere Begünstigungen genießen wie früher. (S. Rheinzölle.)

Der engere Anschluß eines so commerziellen, seetüchtigen und capitalreichen Landes wie Holland (an Preußen und den Zollverein) könnte für beide Theile nur vortheilhaft sein. Eben so wichtig wäre für Deutschland ein engerer Verband mit dem industriellen Belgien, von dessen Durchfuhr nach und von Deutschland folgende Aufstellung einen Ueberblick gibt.

Durchfuhr durch **Belgien**

nach und von dem deutschen Zollverein im Jahr 1849.

(S. Statistique de la Belgique. Bruxelles 1850. Fol.)

Die Durchfuhr von Waaren aus dem Zollverein kommend (par Provenance) einschließlich Luxemburg, betrug im Jahre 1849 nach amtlicher Angabe 58,372961 Fr. oder nach späterer Berichtigung . . . . 57,871000 Fr.[1])

Die Durchfuhr von Waaren für den Zollverein bestimmt (par Destination), 92,409087 Fr., nach einer späteren Aufstellung . . . . 118,695000 Fr.[2])

---

[1]) Davon waren 57,632000 Fr. von Preußen declarirt.
37000 „ „ Luxemburg.
202000 „ „ Sachsen, Baiern u. Frankfurt
57,871000 Fr.

[2]) Davon waren 117,582000 Fr. nach Preußen declarirt.
1,113000 „ „ Luxemburg.
118,695000 Fr.

Die Hauptgegenstände der belgischen Durchfuhr bestanden im Jahr 1849 aus Häuten, Baumwolle-, Wolle- und Leinengarn, Wolle-, Baumwolle- und Seidestoffen, Indigo, Cochenille und Farbhölzer, Caffee und Zucker, Getreide und Mehl, rohe Schafwolle, Baumwolle, Seide, Modewaaren, Wein, Tabak, Zink 2c. Im Ganzen hat der auswärtige Handel von Belgien im Jahr 1849 einen Aufschwung genommen, der alle vorhergehenden Jahre übertrifft (V. Préface. Rapport au Roi), und im Jahr 1850 u. 1851 war solcher noch stärker. (Die deutsche oder vlämische Bevölkerung bildet noch immer den stärksten Theil Belgiens, nämlich 2½ Millionen, gegen 1½ Millionen französisch sprechender Wallonen, daher eine engere Verbindung mit diesem Lande sehr wünschenswerth und auf Grundlagen der Gegenseitigkeit auch wohl leicht herzustellen wäre.)

Die Ausfuhr belgischer Produkte in den Zollverein war:

im Jahre 1847	29,654000	Fr.	(Commerce	spécial)	
1848	22,415000	„	„	„	
1849	25,614000	„	„	„	
1850	33,933000	„	„	„	

Die Gesammt-Ausfuhr aus Belgien in den Zollverein war:

im Jahre 1847	91,872000	Fr.	(Commerce	général).
1848	67,413000	„	„	„
1849	118,023000	„	„	„
1850	125,346000	„	„	„

Die Einfuhr aus dem Zollverein betrug in den Jahren:

1847	62,516000	Fr.	Comm.	gen.	u.	26,165000	Fr.	Comm.	spécial.
1848	49,292000	„	„	„	„	19,972000	„	„	„
1849	80,495000	„	„	„	„	21,652000	„	„	„
1850	88,178000	„	„	„	„	(?)	„	„	„

Im Jahre 1850 war die belgische Einfuhr (Commerca général).

von Frankreich	107,017780 Fr.	
„ England	83,541050 „	
„ Holland	46,631391 „	
die Ausfuhr nach Frankreich	132,788024 Fr.	
„ England	49,325904 „ *)	
„ Holland	47,062645 „	

Belgiens Gesammt-Einfuhr seines Eigenhandels (Comm. spécial) betrug:

	1850.	1851.
an Rohstoffen	35,436000 Fr.	36,321000 Fr.
„ Getreide u. Eßwaaren	81,882000 „	79,709000 „
„ Fabrikaten	25,782000 „	25,670000 „
	143,100000 Fr.	141,700000 Fr.

Die Gesammt-Ausfuhr betrug:

an Rohstoffen	71,480000 „	64,600000 „
an Eßwaaren	23,089000 „	15,913000 „
an Fabrikaten	66,391000 „	68,987000 „
	161,600000 Fr.	149,500000 Fr.

Zu den Rohstoffen der belgischen Ausfuhr gehören besonders Eisen und Flachs.

---

*) Die Ausfuhr belgischer Produkte nach England ist von 15,700000 Fr. im Jahr 1850, auf 42,000000 Fr. im Jahr 1851 gestiegen, darunter für 16,000000 Fr. Ackerbauprodukte, wovon früher nur wenig nach England ging. Nach Holland gingen in den letzten Jahren durchschnittlich für 27,000000 Fr. belgischer Fabrikate.

Zur Vergleichung dürfte noch die Kenntniß der **Durchfuhr** durch **Frankreich**, nach und von Deutschland nicht unwillkommen sein.

Nach dem amtlichen Tableau Général du Commerce de la France pendant l'année 1849. Paris. Octobre 1850. Fol. erhielt Frankreich im Jahr 1849 aus dem Zollverein zur Durchfuhr für (1) Fr. 14,933599
und seine Durchfuhr nach dem Zollverein betrug (2) „ 6,430351
valeurs actuelles.

Unter 1 waren 4,282179 Kilogramm. raff. Zucker im declarirten Werth von 3,382921 Fr. und Wollenstoffe von 1,760652 Fr.

Unter 2 waren für 3,251934 gefärbte Seide und für 874796 Fr. Seidenstoffe.

Anm. Die Durchfuhr Frankreichs nach und von der Schweiz (meist über Havre) war weit beträchtlicher.

nämlich 1. aus der Schweiz 92,829000 Fr.
2. nach der Schweiz 45,694000 „

Unter 1 waren	56,672264	Fr.	Seidenstoffe.
	16,027314	„	Baumwollestoffe.
	7,616330	„	rohe und gefärbte Seide.
	6,675278	„	Uhren 2c.
Unter 2 waren	6,990000	Fr.	Schafwolle.
	9,406000	„	Baumwolle.
	3,046000	„	Baumwollestoffe.
	4,571000	„	Caffee 2c.

Die französische Regierung begünstigt den Durchfuhrhandel auf alle mögliche Weise. Havre unterhält die lebhafteste Verbindung mit Nordamerika, und bringt seit der Vollendung der Paris-Straßburger Eisenbahn, amerikanische Waaren ohne Umladung bis in den Bahnhof zu Basel und umgekehrt Schweizer Fabrikate von Basel nach Havre. Die Baseler Kaufleute sind die Hauptactionäre der Straßburg-Baseler Eisenbahn, daher es nicht zu verwundern, daß sich solche für die Vermehrung des Verkehrs auf dieser Bahn so thätig zeigen.

Nachtrag.

Anmerkung zu Seite 2.

In London und Antwerpen besitzen gegenwärtig noch die Hansestädte Hamburg, Bremen und Lübeck bedeutendes Grundeigenthum. — Der Stahlhof zu London (Steel Yard) in dem geschäftsreichsten Theile der Altstadt, dicht an der Themse, gehört ihnen. Man schätzt solchen, nach dem jetzigen Werth, über 1 Mill. Gulden rhein.

In dem Voranschlage der Einnahmen von Lübeck für das Jahr 1851, ist der Antheil an dem Ertrage der den Hansestädten gemeinsamen Häuser in London und Antwerpen, für Lübeck allein, zu 13930 Mark bemerkt.

Berichtigungen.

Seite 7 lese man 900062 Metres statt 90062 Metres.
„ 48 „ „ die Cölner Gesellschaft besitzt 18 Dampfboote statt 25 Dampfboote.
„ 92 „ „ die Kohlengrube zu St. Ingbert mit 3 Dampfmaschinen, statt 3 Dampfschiffen.

Nachtrag.

Anmerkung zu Seite 7.

[illegible]

[illegible]

Berichtigung.

[illegible]


DER RHEIN
vom
St. Gotthard bis zur Nordsee.
Eisenbahnen.
DIE NORD SEE
ZUIDER ZEE
HOLLAND
BELGIEN
PREUSSEN
NASSAU
HANNOVER
Texel
Helder
Harlingen
Haarlem
Haarlem. Meer. trocken gelegt.
Amsterdam
Muiden
Kampen
Zwolle
Leyden
Haag
Scheveningen
Delft
Schiedam
Rotterdam
Gouda
Utrecht
Brief
Hellevoet sluis
Neue Maas
Alte Maas
Dortrecht
Gorkum
Workum
Willemstad
Hollands Diep
Bommel
Thiel
Leck
Waal
Arnheim
Deventer
Zutphen
Doesburg
Nymwegen
Emerich
WALCHERN
Vlissingen
BEVELAND
Ooster Schelde
Wester Schelde
Schelde
Gent
Antwerpen
Mecheln
Brüssel
Wesel
Lippe
Ruhrort
Duisburg
Mühlheim
Dortmund
Venlo
Roermonde
Crefeld
Neuss
Düsseldorf
Elberfeld
Mastricht
Lüttich
Namur
Aachen
Jülich
Cöln
Mühlheim
Givet
Bonn
Neuwied
Coblenz
Mosel
Ems
Lahn
Limburg
Trarbach